MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM 1945

APRESENTADO AO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, CORONEL EDMUNDO MACEDO SOARES E SILVA, PELO DIRETOR GERAL, ENGENHEIRO CIVIL CLOVIS DE MACEDO CORTES

1949
Departamento de Imprensa Nacional
Rio de Janeiro — Brasil

ÍNDICE

PRIMEIRA PARTE

SEGUNDA PARTE

PRIMEIRA PARTE

INTRODUÇÃO

Ao submeter à elevada consideração de V. Ex.ª o relatório das atividades do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais processadas durante o ano de 1945, seja-me permitido, Senhor Ministro, focalizar dois problemas da mais alta importância para o desenvolvimento econômico do País, quais sejam o melhoramento das vias navegáveis e dos nossos portos.

E' certo que ainda hoje, e mais do que nunca, a riqueza e o engrandecimento de uma nação se acham ìtimamente ligados ao desenvolvimento de suas vias de comunicação, interiores ou costeiras, pois que por meio delas são criadas novas fontes de renda e ampliados os mercados internos, seja incentivando o desenvolvimento da produção nacional, seja incorporando extensões de terras inaproveitadas e suas respectivas populações rurais.

O Engenheiro Alcides Lins, em uma notável conferência pronunciada no Clube de Engenharia, em outubro de 1944, sôbre "Os transportes no Brasil durante e após guerra", diz, com muita propriedade, que "o futuro da economia nacional está dependendo e dependerá cada vez mais do transporte permanente, intenso e a custo módico, de grandes massas a longas distâncias. Os meios de transportes, econômicamente próprios para serviço de tal natureza, são a navegação fluvial e a via férrea".

Entre nós, apesar de dispor o Brasil de uma vasta extensão territorial e de um sistema fluvial grandemente favorável ao desenvolvimento do comércio interior, quase nada tem sido feito no sentido de ser dada uma utilização adequada a êsses elementos naturais.

O problema da navegação fluvial é função de três fatores principais: do canal de navegação, das embarcações e do combustível.

Via de regra, as condições de navegabilidade dos nossos rios são grandemente precárias, porque lhes faltaram os mais elementares cuidados para a preservação das profundidades antes existentes, já procedendo à limpesa de suas margens, já promovendo a desobstrução de seu leito, pela remoção de troncos e galhadas afundados ou de pequenos depósitos de matéria sólida transportada pelo próprio rio, no período das enchentes.

No que se refere às embarcações, pode-se dizer que, em sua quase totalidade, se apresentam elas inteiramente obsoletas ou inadequadas às condições naturais dos rios. Ainda hoje, trafegam pelos nossos rios um grande número de navios com mais

de meio século, tornando, por tôdas essas razões, inteiramente inadequada a exploração da navegação fluvial entre nós.

Finalmente, o combustível é outro fator preponderante na navegação; de sua escolha, depende a adoção da máquina ou do motor. Nas condições atuais, é a lenha o combustível geralmente utilizado na navegação interior do País, acarretando não sòmente as dificuldades do serviço de abastecimento ao longo do rio, e em que os navios perdem um precioso tempo de viagem, como também exigindo a reserva de um grande volume da praça do navio que poderia ser empregada no transporte de maior quantidade de carga. Se nós juntarmos a isso que a lenha, pelo seu rendimento, é um dos combustíveis mais caros e que é difícil, muitas das vezes, a sua obtenção, exigindo a sua procura a muitos quilômetros de distância da margem do rio, é certo que novas unidades que sejam adquiridas para a renovação da frota fluvial do País deverão empregar um outro combustível que não a lenha.

Todos êsses entraves têm contribuído para a precariedade dos meios de transportes para o interior do Brasil, não fazendo com que os rios possam ser aproveitados como vias de escoamento da produção local, e, como muitas vezes são também precários os outros meios de transportes ou êsses produtos não comportam os fretes por êles cobrados, acontece é que não há como fazer circular econômicamente as mercadorias e o interêsse pela produção nas terras férteis do interior do País desaparece quase inteiramente.

Disso resulta um grande atraso para as populações localizadas no interior do País, condenadas a uma vida rudimentar, que é fruto da economia fechada a que se vêm obrigadas, pois que o regime de troca de seus produtos é por demais precário e custoso.

Feitas as considerações acima, que bem refletem a situação de precariedade da navegação fluvial no País, ressalta ainda mais o extraordinário interêsse que apresentam as recomendações aprovadas pelo II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, reunido nesta Capital em princípios do corrente ano, principalmente no que diz respeito ao melhoramento das vias navegáveis.

São essas recomendações um verdadeiro plano de ação que urge ser pôsto em prática, vencendo a rotina de improvizações com que forem sempre orientados o melhoramento e o aproveitamento dos nossos rios. E é baseado nesse programa, que o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, encarando objetivamente o problema da criação de maiores facilidades nas vias de acesso para o interior do País, irá agora proceder ao melhoramento sistemático do extraordinário sistema fluvial do Brasil.

As recomendações referidas, calcadas de perto nas que foram propostas por vários engenheiros dêste Departamento, mas refletindo o ambiente muito mais amplo do Congresso pelas modificações que foram introduzidas na respectiva comissão de "Transporte", estão assim formuladas:

O II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria:

Considerando que a rêde fluvial brasileira necessita ser melhorada para permitir a navegação franca para determinado calado mínimo, em qualquer época do ano;

Considerando que ao longo dos rios há numerosos núcleos de população, muitos dos quais não têm outro meio de transporte senão o fluvial;

Considerando ainda que os principais obstáculos criados à navegação fluvial consistem no seguinte:

a) passagens difíceis com pequenas profundidades durante as estiagens, em trechos descontínuos, e às vêzes pequenos dos rios, denominados pelos navegantes "Passos" ou "Altos fundos";

b) "corredeiras" ou "rápidos";

c) margens mal definidas, quando baixas, durante as enchentes;

d) pequena largura do canal de navegação, pròpriamente dito;

e) sinuosidade dêsse canal, por vezes acentuada;

f) pedras sôltas, isoladas ou restingas de pedra;

g) margens erodíveis;

h) troncos submersos;

i) camalotes, "água-pés' ou "baronezas" e troncos flutuantes na época das enchentes;

j) cascos naufragados nas proximidades das rotas de navegação;

k) ausência ou deficiência de instalações portuárias;

l) praticagem;

m) entraves criados pela legislação trabalhista e regulamentos impróprios em geral para aplicação nas zonas de serviços abrangidos pela navegação fluvial, sobretudo nos cursos d'água secundários;

Considerando também que o vulto da operação financeira para qualquer empreendimento no sentido de melhorar as vias navegáveis nacionais, em geral excede de muito às possibilidades econômicas das regiões servidas pelos mesmos;

Considerando mais que as vias navegáveis, sobretudo quando extensas, devem ter preferência de aproveitamento sôbre quaisquer outras, dada a economia que oferecem, especialmente para os transportes de volumes de grandes pesos ou de mercadorias de baixo valor venal que, por sua natureza, não suportam fretes elevados;

Considerando, finalmente, que é dever precípuo dos poderes públicos servir indistintamente a todos os núcleos da população, dando-lhes a assistência necessária e meios de transporte que lhes permitam surto econômico e progresso, que revertam em benefício do País.

RECOMENDA:

A elaboração de um plano diretor de melhoramento de rios, cujos trabalhos serão progressivamente executados; êsses melhoramentos terão como objetivo não só a navegação como também outras possíveis utilizações dos rios e obedecerão em linhas gerais as seguintes normas:

1.ª Entre os rios devem ser melhorados, preferencialmente, os que constituem limites internacionais, para facultar ao Brasil entrar na posse econômica de extensas regiões fronteiriças;

2.ª Entre os rios navegáveis devem ter prioridade para melhoramentos os que já facultem navegação permanentemente, constituindo o principal ou único meio de transporte da região; aqueles que atravessem mais de um Estado da União ou estabeleçam o sistema de comunicações com o interior do País; e aqueles que tenham sido

enquadrados no Plano de Viação Nacional. Além da importância econômica ou social da navegação do rio, poderá ter o mesmo prioridade para serviços de irrigação, de saneamento ou de captação de fôrça;

3.ª O melhoramento será progressivo e permanente, devendo ser feito na seguinte ordem: limpeza, derrocamento de parcéis, fixação de margens balisamento, dragagem e finalmente canalização dos rios, e aparelhamento dos portos marginais. Além do melhoramento acima, deverão ser estudadas as açudagens a serem realizadas no curso superior do rio principal e naquele dos seus tributários que fôr mais indicado. Ainda que não seja possível a execução de açudagens em futuro próximo, por motivos econômicos, deverá ser, sempre que cabível, executado pelo menos o seu anteprojeto, tendo em vista evitar ou diminuir o efeito das inundações, distribuir com mais regularidade as águas dos rios, a irrigação, a captação de fôrça e a piscicultura;

4.ª Antes do início de qualquer melhoramento, seja mesmo de simples limpeza, deverá ser feita uma inspeção "in-loco" para que se possa ajuizar do vulto dos serviços e da importância econômica da região servida pela via fluvial em causa, a fim de se obter os elementos necessários à organização de um programa racional de trabalho. Todo o trabalho de certo vulto num trecho do rio, deverá ser precedido de um estudo topo-hidrográfico pelo menos na extensão influenciada pelo referido trabalho;

5.ª Sempre que necessário e possível, se promoverá o saneamento das regiões habitadas, e se procederá aos serviços de defesa contra inundações e irrigação de terras;

6.ª Far-se-ão também, dentro das possibilidades orçamentárias respectivas, os estudos sistemáticos dessas vias, no sentido de se poder tirar delas o máximo proveito, sob todos os pontos de vista;

7.ª Dever-se-á, outrossim, promover um estudo intensivo e sistemático para a ligação entre as várias bacias hidrográficas, estabelecendo sempre que possível, a abertura de canais interiores, bem como a de canais do ponto de partilha entre as cabeceiras dos rios de bacias diferentes, de modo a permitir a fácil transposição de uma para outra, sempre por aqua-via;

8.ª Deverão ser estudadas e projetadas embarcações fluviais padrões, de diversas categorias, tais como: barcas de passageiros, ditas de carga, ditas mistas, tôdas a motor, e os reboques. Para cada categoria haverá diversos padrões, de acôrdo com as características das vias a que se destinarem;

9.ª Os estudos, projetos, planos e execução de melhoramentos serão cometidos às repartições que maior interêsse tiverem no curso em causa, devendo, entretanto, taxativamente, ser consultadas as demais repartições, com alçada sôbre rios, a fim de se obter tanto quanto possível o aproveitamento máximo dêsses rios;

10.ª Para o objetivo requerido no item 9, quando a importância dos melhoramentos fôr grande e tiver em mira diversas utilizações dos rios, será constituída uma comissão de melhoramentos da bacia do rio em causa, na qual deverão figurar técnicos especializados nos diversos serviços a executar;

11.ª Dever-se-á promover uma revisão na legislação em vigor e que interessar o assunto em causa, especial-

mente no que diz respeito às atribuições do Ministério da Marinha, pela criação de um Regulamento das Capitanias de Portos Fluviais, e do Ministério do Trabalho, no que se refere às leis trabalhistas, com respeito aos regimens de trabalho nas regiões onde há reconhecida carência de pessoal.

Concomitantemente com essas recomendações, foram aprovadas, também pelo II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, outras referentes ao melhoramento dos portos e que, orientadas do mesmo modo que aquelas, se afiguram de um alto interêsse para o País.

Nessas recomendações, está esboçada uma sadia política portuária, apresentando normas para a elaboração de um plano de trabalho que, uma vez executado, conduzirá forçosamente a uma maior eficiência dos nossos portos, oferecendo maior segurança e comodidade à navegação e permitindo que as operações de carga e descarga das mercadorias se faça em condições de maior presteza e economia.

Tais recomendações, tiveram também como ponto de partida a proposta apresentada por vários engenheiros dêste Departamento, e estão assim formuladas:

O II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria:

Considerando a grande extensão do litoral brasileiro, onde se acha disseminado grande número de portos naturais;

Considerando que êsses portos são, em sua maioria, de pequeno movimento comercial;

Considerando que é necessário incrementar êsse movimento facilitando, por meio de obras e aparelhamentos adequados, a movimentação das mercadorias que por êles transitarem;

Considerando que todos êsses melhoramentos deverão ser executados obedecendo a um plano de conjunto, elaborado em harmonia com o Plano Geral de Viação do País, e tendo em vista as necessidades particulares em cada zona, de modo a atender não sòmente aos interêsses dessas zonas como muito principalmente aos superiores interêsses gerais de tôda a coletividade;

RECOMENDA:

I — Que seja elaborado um plano diretor portuário, a ser executado por etapas, de acôrdo com as maiores necessidades do momento, e dentro das possibilidades financeiras do País. Êsse plano deverá ser elaborado de acôrdo com a orientação que atenda, em suas linhas gerais, o que fica estabelecido nos itens abaixo especificados:

1. Dividir todo o litoral em várias zonas de influência, cada uma com o seu respectivo pôrto principal e os portos secundários que, por sua localização, nela se enquadrem;

2. Na escolha, tanto dos portos principais como dos secundários, dever-se-á evitar a dispersão portuária, isto é, que a mesma retroterra seja servida por mais de um pôrto;

3. Nos portos secundários, salvo casos especiais, não se deverá cogitar de executar instalações de acostagem, a não ser trapiches ou pontes, enquanto o respectivo movimento de mercadorias não atingir a cêrca de 150.000 toneladas anuais;

4. Não se deverá cogitar de aumentar a extensão dos cais existentes, em qualquer dos portos, enquanto êstes não tiverem atingido o limite de sua capacidade de rendimento;

5. Na elaboração dos projetos de melhoramento de portos dever-se-á levar em conta, para o estabelecimento das profundidades dos canais de acesso e dos cais acostável, a importância dos respectivos movimentos comerciais;

6. Nos portos secundários levar-se-á também em conta a influência das marés, para a fixação da profundidade dos canais de acesso, como elemento de economia;

7. Os portos principais terão sempre preferência sôbre os secundários, nos melhoramentos a serem executados;

8. As obras de melhoramento dos canais de acesso e as obras de abrigo terão preferência sôbre as obras de acostagem em qualquer pôrto, tanto no estabelecimento do programa como na execução da obra;

9. Os portos deverão ser projetados tomando-se como base o respectivo movimento, acrescido de uma previsão média de 20 anos. Êsses projetos deverão ser revistos periòdicamente, tendo-se em vista as condições locais que se apresentarem no momento, a fim de serem atualizados;

10. Nos projetos de melhoramento dos portos, além das instalações correntes em obras da espécie, deverão ser reservados espaços destinados às instalações das entidades com alçada sôbre o movimento do pôrto, tais como:

a) Fiscalização do Pôrto;

b) Polícia Marítima;

c) Capitania dos Portos;

d) Saúde do Pôrto;

e) Agência de Correios e Telégrafos;

f) Alfândega;

g) Estaleiros;

h) Parques ou depósitos para materiais pesados, carvão e minério, se necessários;

i) Instalações para combustíveis líquidos, inflamáveis e explosivos;

j) Armazenamento de mercadorias a granel;

k) Outras instalações especiais;

II — Que os poderes públicos orientem os seus esforços no sentido de criar novas facilidades para o incremento comercial de cada pôrto, seja melhorando as suas instalações, seja construindo ou melhorando as vias de transporte a êle convergente;

III — Que seja organizado o "Caderno de Encargos" para obras marítimas, fluviais e respectivo aparelhamento, como base nas normas técnicas oficiais e correntes, naquilo que lhes fôr aplicável, devendo ter prioridade a organização de normas para o cálculo das estruturas, e as especificações a serem observadas nos projetos de melhoramento de portos e para os materiais, onde se deve levar em conta a agressividade do meio.

Êste Departamento, dentro dos moldes constantes das recomendações acima transcritas, está empenhado na elaboração de ambos êsses planos diretores — quer de melhoramento de rios, quer portuário — reconhecendo, como é óbvio, o extraordinário interêsse que êles apresentarão para a execução dos trabalhos nesses dois setores de obras públicas.

Como um primeiro passo para o melhoramento sistemático dos nossos portos, e encarando a sua necessidade mais imediata, para atender ao surto de progresso que já se esboça neste após-guerra, cogitou o Govêrno Federal da questão do reaparelhamento dos portos.

De um modo geral, pode-se dizer que nenhum dos portos organizados do País se encontrava, em 1939, com instalações cem por cento eficientes, capazes de atender, sem novas aquisições ou substituições, ao aumento do movimento do tráfego comercial que nêles já se previa para os anos subseqüentes. Essa situação se justificava pela conveniência de não agravar a economia dêsses portos com a execução de obras e aquisição de aparelhos que não fôssem de imediato necessários, bem como pela possibilidade que ofereciam os parques industriais estrangeiros de fornecer o aparelhamento que se tornasse imprescindível num prazo relativamente curto.

Sobrevinda a guerra, e dela decorrendo a quase impossibilidade de renovação e ampliação do aparelhamento existente, bem como, muitas vezes, dos próprios serviços de conservação, é fácil de imaginar as condições em que se encontra atualmente o aparelhamento dos vários portos do País.

Bem avaliando o surto de progresso que seria de esperar em todo o mundo no após-guerra, exigindo como conseqüência imediata uma maior eficiência dos trabalhos portuários, é que êste Departamento vem, desde princípios do ano de 1944, insistindo junto aos concessionários dos portos para que fôssem encaradas as condições favoráveis que se esboçavam e elaborado o programa de obras e aquisições destinadas à c onservação extraordinária, à renovação e à ampliação do respectivo aparelhamento portuário, e mesmo o aumento de suas instalações de acostagem.

Programados tais melhoramentos, não sòmente dos portos dados em concessão, como também daqueles que são diretamente explorados pelo Govêrno Federal, urgia ser encarada a dificuldade de ordem financeira que tal empreendimento exigia.

Assim, foi baixado o Decreto-lei n.º 7.995, de 24 de setembro de 1945, criando uma taxa especial destinada ao melhoramento dos portos organizados, o qual teve origem na Comissão de Planejamento Econômico, que estudou com claro discortínio a situação e as necessidades dos portos nacionais.

Ainda que em sua apreciação tivesse sido o problema encarado com muita objetividade, afigurou-se necessário introduzir algumas modificações no decreto-lei acima referido, o que foi feito pelo Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945, sendo baixadas pela Portaria n.º 1.090, de 20 do mesmo mês e ano, do Ministro da Viação e Obras Públicas, as instruções para a fiel execução dêsse decreto-lei, e para a conveniente contabilização da arrecadação e aplicação do produto da taxa de emergência por êle criada, bem como da utilização do produto das operações de crédito que forem realizadas nas condições estabelecidas no art. 5.º e seus parágrafos do aludido decreto-lei.

Nestas bases, e ajudado com o auxílio e financiamento que o Govêrno Federal está destinando aos portos nacionais, se processará agora o desenvolvimento dêsses órgãos econômicos, dotando-os de instalações capazes de fazê-los atender às necessidades do comércio e da navegação.

FINALIDADES E OBJETIVOS

De acôrdo com o disposto no Decreto-lei n.º 6.166, de 31 de dezembro de 1943, que reorganizou os serviços do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, e que regeu as suas atividades durante o ano de 1945, tem o referido Departamento por finalidade promover, orientar e instruir tôdas as questões relativas à construção, melhoramento, manutenção, aparelhamento e exploração dos portos e vias dágua do País, no que se refere às condições de navegação, quer marítima, quer interior.

Dentro dessas finalidades, constituem objetivos imediatos dos serviços a cargo do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, de um lado, o estudo, projeto e execução, ou fiscalização, dos melhoramentos dos portos e vias navegáveis do País, e de outro lado a fiscalização do fiel cumprimento dos contratos de concessão dos portos, seja daqueles dados em concessão a Companhias particulares, seja daqueles dados em concessão aos Estados da União.

Considerando a importância verdadeiramente excepcional que representa a navegação, quer marítima, quer fluvial, quer lacustre, como fator de expansão econômica, é bem de ver o interêsse que representam para o País as atividades dêste Departamento, melhorando as vias navegáveis do interior, melhorando as vias de acesso aos portos e criando nêles as facilidades necessárias para a movimentação das mercadorias.

LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA

A legislação que estabeleceu as bases do regime de exploração e melhoramento dos portos nacionais foi acrescida de três atos de magna importância.

O primeiro dêles, foi a criação de uma taxa especial destinada ao melhoramento e reaparelhamento dos portos organizados, pelo Decreto-lei n.º 7.995, de 24 de setembro, posteriormente substituído pelo de n.º 8.311, de 6 de dezembro.

As dificuldades originárias da guerra não permitiu que durante êsse lapso pudesse o material ser reparado ou renovado. Assim, ao fim dêsse tempo, o aparelhamento de quase todos os principais portos do país encontra-se em precárias condições, havendo mesmo portos que não puderam ser aparelhados por se terem concluído nesse período as suas obras.

Dado o vulto dos recursos necessários à execução dos programas projetados de reaparelhamento, impossíveis de serem obtidos pelas Administrações dos Portos com a receita das taxas normais que estavam em vigor, resolveu o Govêrno financiar essas obras, criando para custeá-las sôbre-taxa a ser cobrada por tonelada de mercadoria e fixada para cada pôrto, pelo Ministro da Viação, até o máximo de cinco cruzeiros.

Nesse sentido foi baixado o Decreto-lei n.º 7.995, de 24 de setembro e, em obediência a êste, a Portaria n.º 889 de 24 de outubro, do Sr. Ministro da Viação, com as instruções para fixação, cobrança, aplicação e contabilização da taxa de emergência.

Essas disposições, entretanto, não chegaram a ser aplicadas. Estudos posteriores demonstraram a necessidade de alterá-las e daí o Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro, complementado com as "Instruções" baixadas com a Portaria n.º 1.090, de 20 de dezembro, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

A alteração mais importante introduzida pelo novo diploma legal, foi a fixação da taxa em cinco décimos de centavos (Cr$ 0,005) por quilograma de mercadoria movimentada.

A cobrança da taxa depende de autorização do Ministro da Viação e cessa por determinação dêste. Será arrecadada pela Administração do Pôrto e depositada semanalmente no Banco do Brasil, em conta especial, devendo êste Departamento e os Distritos de Fiscalização requisitarem do Banco semestralmente ou quando essa providência se tornar necessária, extrato das contas correntes especiais.

O segundo ato referente à legislação portuária geral foi o Decreto-lei n.º

8.439, de 24 de dezembro, que deu nova regulamentação ao serviço de armazenagem nos portos organizados.

Publicado no *Diário Oficial* de 2 de janeiro de 1946, com algumas incorreções, deve ser republicado.

Finalmente temos a enumerar o Decreto n.º 17.788, de 8 de fevereiro que aprovou instruções para as tomadas de contas dos concessionários de portos organizados, preenchendo, assim, sensível lacuna de que ressentia a nova legislação portuária.

As instruções compreendem os seguintes capítulos:

— De época para realização das tomadas de contas.

— Dos documentos e dos livros abrangidos pelas tomadas de contas.

— De medição e avaliação das obras e aquisições.

— Das atribuições da Junta.

— Da aprovação das tomadas de contas.

— Tomadas de Contas para Encampação.

As contas serão tomadas por uma Junta que se comporá especialmente para cada tomada de contas e será formada por um representante do Tribunal de Contas, um representante do concessionário do pôrto e do Chefe do Distrito de Fiscalização dêste Departamento.

Não haverá mais, portanto, representante do Tesouro Nacional, como era obrigatório pelo Decreto n.º 6.501 de 6 de junho de 1907.

Os trabalhos da Junta serão consignados em ata geral, conforme modêlo anexo às referidas Instruções, e que compreenderá quatro partes: 1.ª) Exame moral e aritmético de documento; 2.ª) Exame da escrituração dos livros exigidos; 3.ª) Relacionamento de documentos de despesa; 4.ª) Apuração resultante do exame dos documentos e dos livros de escrituração.

IMPÔSTO ADICIONAL DE 10%

De conformidade com o Decreto-lei n.º 2.619, de 24 de setembro de 1940, êste Departamento solicitou ao Ministério da Viação e Obras Públicas providências para a abertura de crédito especial destinado ao pagamento dos concessionários de portos que, por disposição contratual, tenham direito à percepção da renda do impôsto adicional de 10%, "ad-valorem", arrecadado pelas Alfândegas dos respectivos portos.

O crédito solicitado, inicialmente, pelo ofício n.º 1.892, de 18 de junho, foi de dez milhões de cruzeiros...... (Cr$ 10.000.000,00), calculados na base do aumento de 30% sôbre o total arrecadado em 1944, em vista do possível aumento de volume da importação do estrangeiro.

Êsse total foi posteriormente reconsiderado.

Obedecendo a outro critério e como já fôssem conhecidas, então, quantias efetivamente arrecadadas nos diversos portos durante os primeiros meses de 1945, segundo as quais estimativas ficou sendo a seguinte:

	Cr$
Ceará	495.000,00
Cabedelo	90.000,00
Recife	3.000.000,00
Maceió	80.000,00
Bahia	820.000,00
Vitória	44.800,00
Niterói	200,00
Angra dos Reis.............	220.000,00
Paranaguá	450.000,00
São Francisco	300.000,00
Total	5.500.000,00

Êsse crédito foi aberto pelo Decreto-lei n.º 8.424, de 21 de dezembro.

Para atender à mesma despesa no ano de 1946, êste Departamento, atendendo ao que pediu o Govêrno de Pernambuco e a que o Decreto-lei número 2.619, de 1940 dispõe, propôs ao Ministério da Viação, pelo ofício número 3.126, de 5 de outubro, constasse, no Orçamento Geral da República, verba de valor igual à previsão feita para o ano de 1945.

As tabelas orçamentárias, anexas ao Decreto-lei n.º 8.496, de 28 de dezembro, não consignaram porém a verba solicitada.

PLANO DE OBRAS E EQUIPAMENTOS

O "Plano de Obras e Equimentos", instituído pelo Decreto-lei n.º 6.144, de 29 de dezembro de 1943, veio substituir a forma anteriormente adotada de execução das obras públicas por meio de dotações orçamentárias, concedidas juntamente co mo orçamento geral da República.

O orçamento do "Plano de Obras e Equipamentos" para 1945 foi aprovado pelo Decreto-lei n.º 7.213, de 30 de dezembro de 1944.

Êsse orçamento sofreu algumas modificações, interessando a êste Departamento sòmente a alteração feita pelo Decreto-lei n.º 8.212, de 23 de novembro, que suprimiu a dotação de quatro milhões de cruzeiros............... (Cr$ 4.000.000,00) destinados à construção do pôrto de São Luís do Maranhão.

Pelo Decreto n.º 19.815, de 16 de outubro, foram regulamentados dispositivos do Decreto-lei n.º 6.144, de 29 de dezembro de 1943.

Por despacho de 4 de abril, exarado na Exposição de Motivos n.º 740, da mesma data, do Ministério da Viação e Obras Públicas, o Sr. Presidente da República autorizou êste Departamento a executar de conformidade com a letra *a* do art. 51 do Código de Contabilidade da União, isto é, sem concorrência pública, serviços e obras a que se destinavam as dotações do "Plano de Obras e Equipamentos", exceto quanto às dotações destinadas à construção do frigorífico de Natal e às obras de construção do pôrto de São Luís do Maranhão, por já terem sido objeto de concorrência em 1944.

Por despacho de 30 de novembro, exarado em a Exposição de Motivos n.º 2.334, de 29 do mesmo mês, do Departamento Administrativo do Serviço Público, o Sr. Presidente da República aprovou o destaque de verbas pedido por êste Departamento, para execução de diversas obras em todo o país, por conta do "Plano de Obras e Equipamentos".

INFLAMÁVEIS

Pela Portaria n.º 28, de 16 de março, desta Diretoria Geral, foi autorizada a admissão dos óleos lubrificantes compreendidos na alínea *a* do art. 1.º do Decreto n.º 23.629, de 1933, e cujo ponto de inflamação seja superior a 65,6 nos portos do país, em armazéns comuns, desde que tomadas as precauções exigidas pela natureza do produto.

ATOS E DECISÕES RELATIVOS À LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA

DECRETOS-LEIS

N.º 7.995 — de 24 de setembro — Cria uma taxa especial destinada ao melhoramento e reaparelhamento dos portos organizados e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 26 de setembro).

N.º 8.212 — de 23 de novembro — Altera, sem aumento de despesa o orçamento do "Plano de Obras e Equipamentos" para 1945, na parte relativa ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

(*Diário Oficial* de 27 de novembro).

N.º 8.311 — de 6 de dezembro — Cria uma receita especial destinada ao melhoramento e ampliação do aparelhamento dos portos organizados, substituindo o Decreto-lei n.º 7.995, de 24 de setembro do corrente ano e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 13 de dezembro).

N.º 8.424 — de 21 de dezembro — Abre ao Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de Cr$ 5.500.000,00, para pagamento a concessionários de portos.

(*Diário Oficial* de 24 de dezembro).

N.º 8.439 — de 24 de dezembro — Regula o serviço de armazenagem nos portos organizados e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 2 de janeiro de 1946).

DECRETOS

N.º 17.788 — de 8 de fevereiro — Aprova instruções para as tomadas de contas dos concessionários de portos organizados.

(*Diário Oficial* de 10 de fevereiro).

N.º 19.815 — de 16 de outubro — Regulamenta dispositivos do Decreto-lei n.º 6.144, de 29 de dezembro de 1943.

(*Diário Oficial* de 18 de outubro).

EXPOSIÇÕES DE MOTIVOS

N.º 740 — de 4 de abril — do MVOP — Submete pedido do DNPRC, de dispensa de concorrência pública para execução de obras portuárias que especifica.

(*Diário Oficial* de 25 de maio).

N.º 2.334 — de 29 de novembro — do DASP — Opina sôbre proposta do DNPRC ao MVOP e pedido de destaque de verbas à conta do Plano de Obras e Equipamentos para o corrente exercício.

(*Diário Oficial* de 11 de dezembro).

PORTARIAS

N.º 28 — de 16 de março do DNPRC — Autoriza admissão em armazéns comuns dos portos, mediante cuidados especiais, de óleos lubrificantes de ponto de inflamação superior a 65,6ºC.

(*Diário Oficial* de 23 de março).

N.º 889 — de 24 de outubro — do MVOP — Baixa instruções para a fixação, cobrança, aplicação e contabilização da taxa de emergência destinada ao aparelhamento dos portos organizados.

(*Diário Oficial* de 27 de outubro, retificado pelo de 31 do mesmo mês).

N.º 1.090 — de 20 de dezembro — do MVOP — Baixa instruções para fiel execução do Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945, para a conveniente contabilização da arrecadação e aplicação do produto da taxa de emergência criada por êsse Decreto-lei, e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 29 de dezembro).

AUTARQUIAS

No ano de 1945, a legislação geral referente às autarquias, foi enriquecida de novos atos, alguns dos quais vieram dirimir questões de magna importância.

O primeiro diploma foi o Decreto-lei n.º 7.889, de 21 de agôsto, que admitiu a sindicalização e mandou aplicar a legislação de proteção ao trabalho dos empregados das autarquias industriais e deu outras providências.

Malgrado o sentido amplo da ementa, êsse decreto-lei refere-se apenas ao Lloyd Brasileiro e empresas marítimas autárquicas. Pouca aplicação poderia ter êle, a empresas sob jurisdição dêste Departamento, talvez mesmo que sòmente ao SNAPP pela sua natureza mista.

O mérito daquele diploma, porém, foi o de abrir caminho à solução do problema do emprêgo de legislação trabalhista aos empregados de órgãos autárquicos.

Completando e generalizando as medidas que vimos de comentar, o Decreto-lei n.º 8.079, de 11 de outubro, alterou o art. 7.º da Consolidação das Leis do Trabalho, alíneas c e *d*, suprimiu a alínea e e acrescentou parágrafo único ao mesmo artigo.

O dispositivo modificado enumerava os empregados a quem não se aplicariam os preceitos daquela Consolidação.

Com as emendas feitas, os servidores públicos da União, Estados ou Municípios, não estão sujeitos às leis de proteção ao trabalho, se estiverem em serviço nas próprias repartições. Pela redação antiga êsses servidores estavam sempre isentos daquelas leis.

Aos servidores de autrquias e órgãos paraestatais só não será aplicada a Consolidação referida, quando estiverem êles sujeitos a regime próprio que lhes assegure situação análoga à dos funcionários públicos.

Em se tratando de trabalhadores de empresas industriais da União, Estados ou Municípios, salvo os que forem classificados como funcionários públicos, serão aplicados os dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho.

As modificações foram profundas. Pela redação antiga, os servidores públicos e os das entidades paraestatais estavam sempre fora do alcance da C.L.T. e aos servidores de autarquias esta só se aplicava quando não sujeitos a regime especial, em virtude de lei. Por outro lado nada havia a respeito dos empregados de empresas industriais da União, do Estado ou Município, o que constituia uma lacuna sensível, dada a dificuldade que muitas vezes oferecia a sua classificação.

Temos ainda a registrar, os Decretos-leis n.º 8.295, de 5 de dezembro e n.º 8.348, de 10 do mesmo mês.

O primeiro autorizou a concessão de um abono de emergência ao pessoal das autarquias federais. Sendo lei transitória não oferece maior importância.

O segundo refere-se a aposentadoria de servidores de autarquias vinculadas ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Manda que essas entidades paguem aos servidores aposentados a diferença entre o salário integral e a pensão recebida pela instituição de previdência, quando a aposentadoria decorra de tuberculose ativa, alienação mental, neoplasia maligna, cegueira, lepra, paralisia dos órgãos locomotores, acidente de trabalho ou doença profissional.

ATOS E DECISÕES RELATIVOS ÀS AUTARQUIAS

DECRETOS-LEIS

N.º 7.889 — de 21 de agôsto — Admite a sindicalização e manda aplicar a legislação de proteção ao traba-

lho aos empregados das autarquias industriais e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 24 de agôsto).

N.º 8.079 — de 11 de outubro — Altera a redação do art. 7.º da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovado pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1 de maio de 1943.

(*Diário Oficial* de 13 de outubro).

N.º 8.295 — de 5 de dezembro — Autoriza a concessão de um abono de emergência ao pessoal das autarquias federais.

(*Diário Oficial* de 7 de dezembro).

N.º 8.348 — de 10 de dezembro — Dispõe sôbre a aposentadoria dos servidores das autarquias vinculadas ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

(*Diário Oficial* de 13 de dezembro).

LEGISLAÇÃO DO TRABALHO

Fora os atos especiais consignados na parte relativa aos portos, a que os mesmos referem, o ato mais importante foi o Decreto-lei n.º 8.079, de 11 de outubro. Já o comentamos no capítulo anterior, ressaltando a parte pertinente às autarquias.

Nesta parte, cabe-nos comentar o parágrafo único acrescentado por aquele ato ao art. 7.º da Consolidação das Leis do Trabalho, que previa os casos em que esta não seria aplicada. A redação dêsse parágrafo é a seguinte:

> "Parágrafo único. Aos trabalhadores do serviço de empresas industriais da União, dos Estados e dos Municípios, salvo aqueles classificados como funcionários públicos, aplicam-se os preceitos da presente consolidação".

Dentre as inúmeras falhas da Consolidação das Leis do Trabalho, fazia-se sentir com maior intensidade nos serviços portuários, o silêncio daquela lei acêrca dos empregados de empresas industriais da União, Estados e Municípios. Os serviços industriais do Estado são em geral explorados mediante concessão. Assim sucede com os portos. Quando o concessionário é pessoa privada, como, v.g., Cia. Docas de Santos, Cia. Industrial de Ilhéus etc., a classificação dos seus servidores não oferece dificuldades ponderáveis. Muitos portos, porém, estão concedidos aos governos do Estado em que se acham. Embora as Administrações de portos, num ou noutro caso, sejam identificados pela Legislação Portuária, não se pode fazer abstração das diferenças que existem nas relações entre os empregados e concessionários, quando êste é pessoa privada ou de direito público.

Concessionários há — como o Govêrno de Pernambuco v.g., — que consideram as Administrações de Portos como um departamento da administração estadual, autêntico órgão industrial do Estado.

Conquanto não nos pareça plausível a doutrina esposada pelo Govêrno citado, tomamos o exemplo para mostrar a dificuldade do administrador, em face das omissões da lei, para resolver problemas de questões de trabalho em casos como êste.

Ressalta-se daí a importância do acréscimo feito pelo Decreto-lei número 8.079, à Consolidação das Leis do Trabalho, o qual embora incompleto, oferece um ponto de partida para estudo daqueles casos.

A Consolidação das Leis do Trabalho sofreu ainda diversas emendas e foram revigorados dispositivos cujo

efeito havia sido suspenso em virtude da guerra.

Entre êsses atos, destacamos os seguintes:

Decreto-lei n.º 7.321, de 14 de fevereiro, que revogou o de n.º 5.821, de 16 de setembro de 1943 e deu outras providências. Refere-se aos dissídios coletivos cujo processamento estava, em virtude da guerra, sujeito à prévia audiência do Ministério do Trabalho.

Decreto-lei n.º 8.080, de 11 de outubro, que alterou dispositivos do Título V da Consolidação das Leis do Trabalho, concernentes à organização sindical.

Portaria n.º 40, de 28 de setembro, do Ministério do Trabalho, que alterou o valor do salário-base das contribuições dos condutores de veículos filiados ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas.

ATOS E DECISÕES RELATIVOS À LEGISLAÇÃO DO TRABALHO

DECRETOS-LEIS

N.º 7.321 — de 14 de fevereiro — Revoga o Decreto-lei n.º 5.821, de 16 de setembro de 1943 e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 16 de fevereiro).

N.º 8.079 — de 11 de outubro — Altera a redação do art. 7.º da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.458, de 1 de maio de 1943.

(*Diário Oficial* de 13 de outubro).

N.º 8.080 — de 11 de outubro — Altera dispositivos do Título V da Consolidação das Leis do Trabalho, concernentes à organização sindical.

(*Diário Oficial* de 13 de outubro).

PORTARIA

N.º 40 — de 28 de setembro — Altera o valor do salário-base das contribuições dos condutores de veículos filiados ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas.

(*Diário Oficial* de 25 de outubro).

LEGISLAÇÃO DE GUERRA

Além dos atos especiais relativos ao estado de beligerância, consignados noutras partes dêste Relatório, outros há que se referem aos serviços dêste Departamento e que passamos a enumerar.

Decreto-lei n.º 7.552, de 7 de maio — Considera feriado nacional o dia 8 de maio de 1945, em comemoração do término da guerra na Europa.

(*Diário Oficial* de 9 de maio).

Decreto-lei n.º 7.626, de 11 de junho — Revoga o Decreto-lei n.º 5.248, de 15 de fevereiro de 1943.

(*Diário Oficial* de 13 de junho).

O ato revogado jurisdicionara ao Ministério da Marinha os serviços referentes à movimentação e ao aportamento de navios mercantes em portos brasileiros.

Voltou, assim, ao Ministério da Viação as atribuições que a lei ordinária lhe outorgara e que, em virtude daquele ato de emergência, haviam passado momentâneamente à jurisdição militar.

Decreto-lei n.º 8.090, de 15 de outubro — Declara insubsistente o Decreto-lei n.º 4.812, de 8 de outubro de 1942.

(*Diário Oficial* de 17 de outubro).

Refere-se êsse ato à lei de emergência que dispõe sôbre a requisição de bens móveis e imóveis, necessários às

fôrças armadas e à defesa passiva da população, e que deveria, assim, perder a fôrça da lei vigente. Mas o Decreto-lei n.º 8.090, assim, foi tornado insubsistente pelo de n.º 8.158, de 3 de novembro, publicado no *Diário Oficial* de 8 do mesmo mês, voltando, dessa forma, à vigência, o Decreto-lei n.º 4.812, de 8 de outubro de 1942.

Decreto n.º 18.811, de 6 de junho — Declara o estado de guerra entre o Brasil e o Império do Japão.

(*Diário Oficial* de 6 de junho).

Decreto n.º 19.955 — de 16 de novembro — Suspende o Estado de guerra e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 24 de novembro).

Com êsse ato ficaram revogados os Decretos ns. 10.358, de 31 de agôsto de 1942 e 18.811 acima referido, ficando ressalvadas as restrições impostas aos bens dos súditos dos países com os quais o Brasil estava em guerra.

LEGISLAÇÃO CONCERNENTE AOS PORTOS

PÔRTO DE MANÁUS

PORTARIA

N.º 615, de 2 de agôsto — do Ministério da Viação — Autoriza, a título provisório, a aplicação de taxa adicional de 10% sôbre a cobrança de renda bruta.

(*Diário Oficial* de 10 de agôsto).

AVISO

N.º 708, de 18 de maio — do Ministério da Viação — Aprova a tomada de contas da Manáus Harbour Limited, relativa ao ano de 1943.

PÔRTO DO PARÁ

DECRETO-LEI

N.º 7.239 — de 10 de janeiro — Dispõe sôbre o pessoal do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Pôrto do Pará.

(*Diário Oficial* de 12 de janeiro).

DECRETO

N.º 17.557 — de 10 de janeiro — Aprova tabelas numéricas de mensalistas e institui o salário-família no Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Pôrto do Pará.

(*Diário Oficial* de 12 de janeiro).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

N.º 1.351 — de 5 de julho — Do Departamento Administrativo do Serviço Público — Proposta orçamentária do S.N.A.A.P.P. para 1945.

DESPACHO

De 9 de julho, do Sr. Presidente da República, exarado na Exposição de Motivos n.º 1.351, de 5 de julho de 1945, do Departamento Administrativo do Serviço Público aprovando-a.

(V. a Exposição de Motivos citada).

PÔRTO DE SÃO LUÍS

DECRETO-LEI

N.º 8.212, de 23 de novembro — Altera, sem aumento de despesa, o orçamento do "Plano de Obras e Equipamentos" para 1945, na parte relativa ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

(*Diário Oficial* de 27 de novembro).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

N.º 128 — de 22 de fevereiro — do M.V.O.P. — Submete pedido do Departamento Nacional de Portos,

Rios e Canais para suspensão dos serviços de construção do pôrto de São Luís, a fim de estudar sua localização na enseada de Itaquí.

(*Diário Oficial* de 3 de março, retificado pelo de 8 do mesmo mês).

PÔRTO DE FORTALEZA

DECRETOS-LEIS

N.º 7.627, de 11 de junho — Eleva o orçamento das obras do pôrto de Mucuripe.

(*Diário Oficial* de 13 de junho).

N.º 7.721, de 9 de julho — Prorroga o prazo para a conclusão das obras do pôrto de Mucuripe.

(*Diário Oficial* de 11 de julho).

N.º 8.428, de 21 de dezembro — Aprova projeto e orçamento para execução das obras de defesa da praia de Iracema, no pôrto de Fortaleza, por conta do Govêrno Federal.

(*Diário Oficial* de 24 de dezembro).

N.º — 8.429, de 21 de dezembro — Considera de interêsse do Govêrno da União o prolongamento do molhe de de abrigo do pôrto de Fortaleza, em Mucuripe, e aprova projeto e orçamento respecticos.

(*Diário Oficial* de 24 de dezembro).

PÔRTO DE NATAL

DECRETO

N.º — 18.518, de 30 de abril — Aprova projeto e orçamento paar construção de um frigorífico no pôrto de Natal — Estado do Rio Grane do Norte.

(*Diário Oficial* de 3 de maio).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

N.º — 1.173, de 12 de junho — do D. A. S. P. — Opina contràriamente à transformação da Administração do Pôrto de Natal em entidade autárquica.

(*Diário Oficial* de 19 d ejunho).

TÊRMO DE CONTRATO

De 10 de setembro — entre o Govêrno Federal e a firma Byigton & Cia. para construção do edifício — fornecimento e instalação da aparelhagem de um frigorífico no pôrto de Natal.

(*Diário Oficial* de 12 de setembro, retificado pelos de 27 e 30 de outubro).

DECISÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS

Em 29 de dezembro de 1944 (ata n.º 156) — Registra os têrmos aditivo de 6-12-44 e de retificação de 18-12-44 ao ajuste assinado m 23 de junho de 1941 entre o Govêrno Federal e a Companhia Nacional de Construções Civís e Hidráulicas, para execução de obras no pôrto de Natal.

(*Diário Oficial* de 25 de janeiro).

Em 23 de novembro — (ata 135) — Registra o têrmo de contrato celebrado entre o Govêrno Federal e a firma Byinton & Cia. para construção do frigorífico de Natal.

(*Diário Oficial* de 14 de dezembro).

AVISO

N.º 680-SSNV, de 25 de setembro — do MVOP — Outoriza a revisão do tempo de ajuste de 6-8-42 entre o Govêrno Federal e a Standard Oil Company of Brazil para construção e exploração, a título precário, de instalações de inflamáveis.

PÔRTO DE CABEDÊLO

PORTARIA

N.º 418, de 30 de maio — do MVOP — Aprova, para o Pôrto de Cabedêlo, o

Regulamento dos Serviços de Exploração Comercial.

(*Diário Oficial* de 7 de junho, retificado pelo de 20 do mesmo mês).

PÔRTO DE RECIFE

DECRETOS

N.º 17.391, de 18 de dezembro de 1944 — Aprova orçamento para reconstrução de um trecho da muralha de cais do pôrto de Recife.

(*Diário Oficial* de 13 de janeiro).

N.º 18.848 de 1 de junho — Aprova projeto e orçamento para obras no pôrto de Recife.

(*Diário Oficial* de 12 de julho).

PORTARIAS

N.º 778, de 26 de setembro — do MVOP — Autoriza aplicação, em caráter provisório, da taxa adicional de 30% sôbre cobrança de renda bruta.

(*Diário Oficial* de 28 de setembro).

DESPACHOS

De 19 de janeiro, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas — Defere o pedido da "The Calric Company" para ligar o encanamento de combustíveis do Armazém n.º 3 ao n.º 1.

(*Diário Oficial* de 26 de janeiro).

De 24 de janeiro, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas — Indefere pedido da Mesbla para êsse Ministério desistir dos terrenos sitos à Ruo Padre Muniz, em Recife.

(*Diário Oficial* de 29 de janeiro).

De 7 de agôsto, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas — Defere o pedido da Standard Oil Company of Brazil, de arrendamento, a título precário, de uma área de 1.900 m2 de terreno para tanques de inflamáveis).

(*Diário Oficial* de 11 de agôsto).

De 7 de agôsto, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas — Defere pedido da Standard Oil Company of Brazil, de arrendamento de uma área de 2.783,45 m2 para instalação de inflamáveis.

(*Diário Oficial* de 11 de agôsto).

OFÍCIOS

N.º 3.108, de 30 de julho — da D. O. do Ministério da Viação — Transmite despacho do Sr. Ministro da Viação sôbre devolução de armazém ccupados por entidades militares.

N.º 3.496, de 24 de agôsto, da D.O do Ministério do Viaçaa sôbre extensão do aumento de salário dos marítimos aos tripulantes das embarcações da Diretoria de Docas e Obras do Pôrto de Recife.

N.º 3.924 de 21 de setembro, da D. O. do Ministério da Viação comunica despacho do Sr. Ministro aprovando o parecer dêste Departamento, prestado pelo ofício n.º 2.572, de 13 de agôsto.

PÔRTO DE ARACAJÚ

DECRETO

N.º 17.473, de 30 de dezembro de 1944 — Aprova excesso de despesas efetuadas com diversas obras no pôrto de Aracajú.

(*Diário Oficial* de 17 de fevereiro de 1945).

PÔRTO DA BAHIA

DECRETO-LEI

N.º 8.055 — de 8 de outubro — Incorpora ao patrimônio nacional os terrenos remanescentes das desapropriações realizadas pela Companhia Docas da Bahia.

(*Diário Oficial* de 10 de outubro).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

N.º 1.524 — de 11 de julho — do Ministério da Fazenda — Sôbre pedido do Sndicato de Indústria do Açúcar do Estado de Sergipe, de equiparação de taxas portuárias aplicadas sôbre o açúcar exportado por aquêle Estado, por intermédio da Companhia Docas da Bahia, às que vigoram para o mesmo produto no Estado da Bahia.
(*Diário Oficial* de 20 de julho).

PORTARIAS

N.º 5 — de 8 de janeiro — do MVOP Aprova novas tarifas para o Pôrto da Bahia.
(*Diário Oficial* de 10 de janeiro, retificado pelos de 17, 25 e 30 do mesmo mês).

N.º 58 — de 25 de janeiro — do MVOP — Autoriza, a título precário, a Cia. Docas da Bahia a adotar, para obras da Avenida Jequitáia, os preços unitários que especifica.
(*Diário Oficial* de 3 de fevereiro).

N.º 240 — de 26 de março — do MVOP — Aprova "Tabela M — Serviços Accessórios" — para o Pôrto da Bahia.
(*Diário Oficial* de 4 de abril).

N.º 285 — de 17 de abril — do MVOP — Substitue o item n.º 21, da Tabela "C" da tarifa do Pôrto.
(*Diário Oficial* de 18 de abril).

N.º 349 — de 9 de maio — do MVOP — Autoriza aumento de salário aos empregados da Cia. Docas da Bahia e cobrança de taxa adicional sôbre as de "Capatazias" e "Utilização do Pôrto".
(*Diário Oficial* de 11 de maio).

N.º 372 — de 16 de maio — do MVOP — Designa Comissão incumbida de estudar o aumento de salário dos operários portuários de Salvador.
(*Diário Oficial* de 17 de maio).

N.º 444 — de 8 de junho — do MVOP — Reconstitue a comissão de que trata a Portaria n.º 372, de 16 de maio.
(*Diário Oficial* de 11 de junho).

N.º 522 — de 4 de julho — do MVOP — Autoriza a cobrança da taxa adicional de 25% sôbre cobrança da renda bruta.
(*Diário Oficial* de 5 de julho).

DESPACHOS

De 15 de março do Sr. Ministro da Viação — Indefere pedido de Altino Harache referente a caução — prestada para construção e obras no pôrto do Salvador.
(*Diário Oficial* de 20 de março).

De 12 de abril — do Sr. Ministro da Viação — Indefere pedido de concessão de crédito da Cia. Docas da Bahia.
(*Diário Oficial* de 18 de abril).

De 7 de agôsto — do Sr. Ministro da Viação — Defere pedido da Anglo Mexican Petroleum Company Limited, sôbre transferência, para seu nome, de terreno arrendado à Standard Oil Co..
(*Diário Oficial* de 11 de agôsto).

De 26 de outubro — do Sr. Ministro da Viação — Sôbre sugestão da Associação Comercial da Bahia,para fazer cessar, no pôrto da Bahia, os efeitos do Decreto-lei n.º 5.944-43 — Mande aguardar oportunidade.
(*Diário Oficial* de 31 de outubro).

De 14 de novembro — do Sr. Ministro da Viação — Indefere recurso da Cia. Docas da Bahia contra decisão do Departamento Nacioanl de Pôrtos, Rios e Canuais que mandou restituir

à Moore — Mc Cormack (Navegação) S. A. importância cobrada a maior como transporte.

(*Diário Oficial* de 17 de novembro).

AVISOS

N.º 76-GM — de 3 de maio — do Sr. Ministro da Viação — Remete cópia de expedientes relativos à reunião da comissão incumbida de estudar o aumento de salário dos portuários da Bahia, da tabela para remuneração da mão de obra nos serviços da capatazias, das tarifas do pôrto e de remuneração dos serviços extraordinários.

N.º 92-CM — de 18 de maio do Sr. Ministro da Viação — Informa sôbre composição da Comissão encarregada de estudos para aumento de salário dos portuários da Bahia.

N.º 235 — de 14 de fevereiro — do Sr. Ministro da Viação — Aprova a tomada de contas das obras da Avenida Jequitáia, realizada no 3.º trimestre do ano de 1944.

N.º 648 — de 9 de maio — do Sr. Ministro da Viação — Aprova a tomada de contas das obras da Avenida Jequitáia, realizada no 4.º trimestre de 1944.

N.º 1.057 — de 19 de julho — do Sr. Ministro da Viação — Aprova minuta de contrato entre a Cia. Docas da Bahia e a Anglo Mexican Petroleum Co. Ltd. para instalação de inflamáveis no Pôrto da Bahia com restrições que especifica.

N.º 1.306 — de 29 de agôsto — do Sr. Ministro da Viação — Aprova a tomada de contas do Pôrto da Bahia relativa ao ano de 1944.

TELEGRAMA

N.º GM-73 — de 2 de maio — do Sr. Ministro da Viação — Autoriza aumento provisório dos empregados da Companhia Docas da Bahia, nas bases que estabelece.

OFÍCIOS

N.º 1.539 — de 13 de abril — da D. O. do MVOP — Comunica despacho do Sr. Ministro, sôbre desapropriações de terrenos no pôrto da Bahia (Anexo: Parecer n.º 3.221, de 5-4-45 do Consultor Jurídico).

N.º 4.757 — de 14 de novembro — da D. O. do MVOP — Transmite despacho do Sr. Ministro, exarado no recurso da S. A. Moinho da Bahia contra a Cia. Docas da Bahia. a respeito da taxa de 25% criada pela Portaria 622-45, do MVOP.

N.º 4.891 — de 26 de novembro — da D. O. do MVOP — Transmite respacho do Sr. Ministro que indeferiu recurso da Cia. Docas da Bahia sôbre cobrança de taxa de transporte.

N.º 5.112 — de 13 de dezembro — da D. O. do MVOP — Transmite recomendação do Sr. Ministro a respeito de isenção de taxa de armazenagem interna para combustíveis das fôrças armadas dos Estados Unidos da América.

PÔRTO DE SÃO ROQUE

OFÍCIOS

N.º 117 — de 9 de janeiro — da D. O. MVOP — Comunica despacho do Sr. Ministro quanto a autorização dada à navegação Bahiana para utilizar o cais de São Roque.

N.º 7.063-SSNV — de 21 de março — da Seção de Segurança Nacional da Viação — Comunica autorização do

Sr. Ministro quanto a elaboração da minuta do têrmo de concessão do pôrto de São Roque.

PÔRTO DE ILHÉUS

DECRETO

N.º 19.122 — de 9 de julho — Aprova projeto e orçamento para obras no pôrto de Ilhéus.

PORTARIAS

N.º 419 — de 31 de miao — do MVOP — Designa representantes para a comissão incumbida de estudar o aumento de salário dos operários portuários.

(Diário Oficial de 1 de junho).

N.º 601 — de 28 de julho — do MVOP — Autoriza o aumento de salário dos trabalhadores do pôrto e o acréscimo de 46% nas taxas de "Utlização do Pôrto" e "Capatazias".

(Diário Oficial de 7 de agôsto).

AVISOS

N.º 1.339 — de 10 de setembro — do Sr. Ministro da Viação — Aprova a tomada de contas relativa ao ano de 1944.

PÔRTO DE CARAVELAS

DECRETO

N.º 19.704 — de 2 de outubro — Autoriza a transferência à "Docas e Pôrto de Caravelas S. A." do contrato celebrado com José Nunes da Silva para execução, uso e gôzo das obras e aparelhamento no Pôrto de aCravelas, no Estado da Bahia.

(Diário Oficial de 2 de novembro, retificado no de 9 do mesmo mês).

PÔRTO DE VITÓRIA

AVISO

N.º 649 — de 9 de maio — do MVOP — Aprova a tomada de contas relativa ao ano de 1943.

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

DECRETOS-LEIS

N.º 7.353 — de 2 de março — Autoriza a garantia do Tesouro Nacional a uma operação de crédito em favor da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro.

(*Diário Oficial* de 3 de março).

N.º 7.357 — de 5 de março — Eleva o vencimento do Superintendente da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro.

(*Diário Oficial* de 7 de março).

N.º 7.652 — de 18 de junho — Autoriza a cobrança de juros de mora sôbre dívidas referentes aos serviços prestados pelo pôrto do Rio de Janeiro.

(*Diário Oficial* de 20 de junho).

N.º 8.239 — de 27 de novembro — Revoga dispositivos do Decreto-lei número 3.969, de 23 de dezembro de 1941 e do Decreto n.º 7.847, de 16 de setembro de 1941.

(*Diário Oficial* de 1.º de dezembro).

DECRETOS

N.º 17.961 — de 5 de março — Aprova novas Tabelas Numéricas de Mensalistas e de Diaristas da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, institue o regime de salário-família e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 10 de março).

N.º 19.143 — de 11 de julho — Altera o Regimento da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, aprovado

DECRETOS

pelo Decreto n.º 7.935, de 25 de setembro de 1941.

(*Diário Oficial* de 13 de julho).

N.º 19.992 — de 26 de novembro — Revoga o Decreto n.º 15.480, de 8 de maio de 1944.
(*Diário Oficial* de 28 de novembro).

N.º 20.120 — de 4 de dezembro — Cria função na Tabela Numérica ordinária de Mensalistas e altera o Regimento da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro.
(*Diário Oficial* de 6 de dezembro).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

N.º 511 — de 1 de março — do DASP — Trata da reorganização das tabelas numéricas de mensalistas e de diaristas da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, concessão de aumento geral de salário, instituição do regime de salário-família e de outras medidas relativas ao pessoal dessa entidade.
(*Diário Oficial* de 7 de março).

N.º 295 — de 17 de abril — do Ministério da Viação — Sôbre reconsideração do despacho contrário aos memoriais em que Vale, Mackensen Ltda. propuzeram construir, no pôrto do Rio de Janeiro, nos Estados e no Território do Acre, entrepostos para a guarda, conferência e trânsito de inflamáveis, explosivos, oxidantes, agressivos e demais substâncias semelhantes, por conta própria e mediante as condições que alvitraram.
(*Diário Oficial* de 28 de abril).

N.º 1.206 — de 13 de junho — do DASP — Trata de juros de mora sôbre dívidas referentes a serviços prestados pela Administração do Pôrto do Rio de Janeiro e não pagas dentro do prazo legal.
(*Diário Oficial* de 20 de junho).

N.º 61-GM — de 23 de outubro — do Ministério da Viação. Sôbre melhoria dos estipêndios do pessoal diarista da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, para fazer face ao elevado custo da vida.
(*Diário Oficial* de 8 de novembro).

PORTARIAS

N.º 652 — de 10 de agôsto — do MVOP — Inclui, na tabela "N" da tarifa do pôrto, taxa especial n.º 10, para pedra em bloco, britada ou em pó.
(*Diário Oficial* de 15 de outubro).

N.º 653 — de 10 de agôsto — do MVOP — Concede um desconto de 50% na taxa M-4 da Tabela "C" e 4 da tabela "M", da tarifa do pôrto, relativas ao serviço de baldeação de carvão, bananas e sal, de bordo para as chatas.
(*Diário Oficial* de 13 de agôsto).

N.º 827 — de 10 de outubro — do MVOP — Aprova a tabela de taxas para remuneração da mão de obra, nos serviços de capatázias.
(*Diário Oficial* de 15 de outubro, retificado pelo de 18 do mesmo mês).

DESPACHO

De 11 de outubro — do Sr. Ministro da Viação — Indefere, em face do parecer da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, o pedido do Trapiche Cruzeiro do Sul Limitada, locação de dez (10) coxias pertencentes ao cais do Pôrto.
(*Diário Oficial* de 16 de outubro).

EDITAL DE COMUNICAÇÃO

De 28 de maio — da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro — Comunica a cobrança, autorizada pelo Sr. Ministro, de um adicional de 10% em tôdas as taxas, a título provisório.
(*Diário Oficial* de 29 de maio).

AVISOS

N.º 397 — de 16 de março — do Sr. Ministro da Viação — Aprova a minuta de têrmo de contrato entre a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro e a Atlantic Refining Company of Brasil, para instalação de canalizações subterrâneas destinadas à carga e descarga de óleo no referido pôrto.

N.º 555 — de 17 de abril — do Sr. Ministro da Viação — Autoriza o Departamento a recomendar a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro que cumpra, quanto antes, a parte final do programa aprovado em 1932, quanto às instalações complementares para mercadorias inflamáveis, explosivas, corrosivas, oxidantes e agressivas.

OFÍCIOS

N.º 868 — de 27 de fevereiro — da D. O. do MVOP — Transmite despacho do Sr. Ministro que manda arquivar o processo quanto à taxa de descarga de areia no pôrto do Rio de Janeiro.

N.º 1.888 — de 14 de maio — da D. O. do MVOP — Remete, de ordem do Sr. Ministro, cópia da Exposição de Motivos n.º 295, de 17 de abril, quanto ao requerimento de Vale, Mackense Ltda.

N.º 4.355 — de 18 de outubro — da D. O. do MVOP — Transmite despacho do Sr. Ministro, que manda arquivar o processo sôbre arrendamento de armazéns.

N.º 1.963 — de 18 de maio — da D. P. do MVOP — Comunica ter o Sr. Ministro mandado aplicar ao pessoal da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, o que dispõe o Regulamento aprovado pelo Decreto número 7.847, de 16 de setembro de 1941.

PÔRTO DE NITERÓI

PORTARIAS

N.º 4 — de 6 de janeiro — do MVOP — Revigora a portaria n.º 433, de 14 de abril de 1944, que instituiu a taxa especial de Cr$ 0,50 na tabela "N" e que havia sido sustada pela de n.º 625, de 14 de junho do mesmo ano.

(*Diário Oficial* de 12 de janeiro).

N.º 341 — de 6 de junho — do MVOP — Aprova as novas tarifas para o pôrto.

(*Diário Oficial* de 5 de julho, retificado nos de 12, 17 e 21 do mesmo mês.

N.º 652 — de 10 de agôsto — do MVOP — Inclui na tabela "N" da tarifa em vigor no pôrto, a taxa especial n.º 10.

(*Diário Oficial* de 15 de outubro).

PÔRTO DE ANGRA DOS REIS

DECRETO-LEI

N.º 8.116 — de 19 de outubro — Considera caduca a concessão outorgada à "Brasunido Sociedade Anônima" pelo Decreto-lei n.º 2.618, de 23 de setembro de 1940.

(*Diário Oficial* de 22 de outubro).

PORTARIA

N.º 652 — de 10 de agôsto — do MVOP — Inclui na tabela "N" da tarifa do pôrto a taxa especial n.º 10.

(*Diário Oficial* de 15 de outubro).

OFÍCIOS

N.º 3.511 — de 27 de agôsto — da D. O. do MVOP — Comunica despacho do Sr. Ministro sôbre construção do pôrto para minérios, em Angra dos Reis.

N.º 4.571 — de 30 de outubro — da D.O. do MVOP — Comunica ter sido expedido o Decreto-lei n.º 8.116, de 19 de outubro.

PÔRTO DO FORNO

DESPACHO

De 16 de agôsto — do Sr. Ministro da Viação — Indefere pedido da Companhia Pôrto e Melhoramentos de Cabo Frio, no sentido de ser mantido seu antigo contrato para construção e exploração do Pôrto do Forno.
(*Diário Oficial* de 23 de agôsto).

CONVITE

Sem data, do Sr. Diretor Geral do Departamento de Administração, do Ministério da Viação — Convida de ordem do Sr. Ministro, a Companhia Pôrto e Melhoramentos de Cabo Frio a indicar um representante para assinar o têrmo de rescisão do contrato para construção e exploração do Pôrto do Forno.

(*Diário Oficial* de 30 de outubro).

EDITAL

De 20 de novembro — do Sr. Diretor Geral do Departamento de Administração do Ministério da Viação — Convidando a Companhia Pôrto e Melhoramentos de Cabo Frio a indicar um representante para assinar o têrmo de rescisão do contrato para construção e exploração do Pôrto do Forno.
(*Diário Oficial* de 21 de novembro).

De 26 de dezembro (ata n.º 150) — Anota a rescisão do contrato de concessão com a Companhia Pôrto e Melhoramentos de Cabo Frio, para construção e exploração do Pôrto do Forno.
(*Diário Oficial* de 7 de março de 1946).

OFÍCIOS

N.º 3.947 — de 24 de setembro — da D.O. do MVOP — Comunica ter o Sr. Ministro indeferido o pedido da Companhia Pôrto e Melhoramentos de Cabo Frio, no sentido de ser revigorado o contrato de concessão do Pôrto do Forno, e solicitado ao Tribunal de Contas o registro da rescisão já decretada em 1938.

PÔRTO DE SÃO SEBASTIÃO

DECRETO

N.º 17.587 — de 15 de janeiro — Aprova o orçamento complementar para as obras do Pôrto de São Sebastião.

(*Diário Oficial* de 14 de março).

DECISÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS
PÔRTO DE SANTOS

DECRETOS

N.º 18.367 — de 16 de abril — Aprova projeto e orçamento para obras no Pôrto de Santos.

(*Diário Oficial* de 25 de abril).

N.º 18.455 — de 24 de abril — Aprova orçamento para aquisição de 100 carros-plataforma para o Pôrto de Santos.

(*Diário Oficial* de 5 de maio).

N.º 19.622 — de 18 de setembro — Cancela atos de aprovação de obras e aquisições para o pôrto de Santos.
(*Diário Oficial* de 11 de outubro).

N.º 19.746 — de 8 de outubro — Aprova orçamento relativo à aquisição de materiais para o pôrto de Santos.

(*Diário Oficial* de 23 de novembro).

N.º 19.844 — de 22 de outubro — Aprova projeto e orçamento para construção de um vagão de engate.

(*Diário Oficial* de 14 de dezembro).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

N.º 639 — de 12 de setembro — do Sr. Ministro da Viação ao Sr. Presidente da República — Referente à atracação e amarração de navios no pôrto de Santos.

(*Diário Oficial* de 24 de setembro).

PORTARIAS

N.º 59 — de 25 de janeiro — do Sr. Ministro da Viação — Modifica as tabelas "B", "G-2", "G-6", "H", "J" e "L" das tarifas aprovadas pela Portaria n.º 20, de 8 de janeiro de 1944.

(*Diário Oficial* de 17 de março).

N.º 504 — de 27 de junho — do Sr. Ministro da Viação — Autoriza aplicação, em caráter provisório, de uma taxa adicional de 30% sôbre tôdas as cobranças da renda bruta no pôrto de Santos.

(*Diário Oficial* de 28 de junho).

DESPACHOS

De 17 de abril — do Sr. Ministro da Viação — Informa a Moore Mc Cormack (Navegação) S. A. quanto ao seu pedido de revisão das tabelas de remuneração do serviço de capatázias do pôrto de Santos, aprovadas pela Portaria n.º 808, de 14 de agôsto de 1944.

(*Diário Oficial* de 24 de abril, retificado no de 27 do mesmo mês).

De 8 de agôsto, do Sr. Ministro da Viação — Deferindo pedido da Cia. Docas de Santos sôbre cancelamento dos atos que aprovaram diversas obras e aquisições no pôrto de Santos.

(*Diário Oficial* de 13 de agôsto).

De 24 de setembro — do Sr. Ministro da Viação — deferindo projeto e orçamento, submetidos à aprovação pela Cia. Docas de Santos, para construção de um vagão de engate.

(*Diário Oficial* de 27 de setembro, retificado no de 1 de outubro).

AVISO

N.º 1.005, de 7 de julho — do Senhor Ministro da Viação — Aprova as tomadas de contas dos exerccios de 1942 e 1943 feitas à Cia Docas de Santos.

OFÍCIOS

N.º 3.319, de 13 de agôsto — da D.O. do MVOP — Comunica despacho do Sr. Ministro sôbre utilização do cais da ilha de Barnabé.

N.º 3.495, de 24 de agôsto — da D.O. do MVOP — Comunica ter o Sr. Ministro aprovado, em 14 de agôsto, a relação-programa da Companhia Docas de Santos, com a modificação proposta pelo Departamento.

N.º 3.665, de 4 de setembro — do Sr. Diretor da D.O. do MVOP — Comunica ter o Sr. Ministro, em data de 28 de agôsto, autorizado a aplicação no pôrto de Santos, das disposições do Decreto-lei n.º 5.994, de 16 de novembro de 1943, à vista do processo do Departamento.

N.º 4.413, de 23 de outubro — da D.O. do MVOP — Comunica ter o Sr. Ministro, em solução ao ofício n.º 3.200, de 11 de outubro, do Departamento, autorizado a fixação da taxa de emergência e a abertura de um crédito rotativo no Banco do Brasil, na forma do Decreto-lei n.º 7.995, de 24 de setembro, para o pôrto de Santos.

N.º 4.500, de 26 de outubro, da D.O. do MVOP — Em aditamento ao ofício n.º 4.413, de 23 de outubro, transmite, de ordem do Sr. Ministro, cópia do aviso n.º 238-Gab, de 25, ao Sr. Presidente do Banco do Brasil, solicitando considerar sem objeto o aviso n.º 1.654, de 22, quanto a abertura de um crédito rotativo para o pôrto de Santos.

PÔRTO DE CANANÉIA

DECRETO

N.º 19.523, de 28 de agôsto — Rescinde o contrato de concessão do pôrto de Cananéia, a que se refere o Decreto n.º 23.029, de 2 de agôsto de 1933.

(*Diário Oficial* de 30 de agôsto).

DESPACHO

De 7 de agôsto, do Sr. Ministro da Viação — Indefere, em face dos pareceres dêste Departamento e do Senhor Consultor Jurídico, o pedido da Companhia Pôrto de Cananéia, sôbre prorrogação de prazo para execução das obras do pôrto.

(*Diário Oficial* de 11 de agôsto).

PORTOS "ANTÔNIO PRADO" E "CEMITÉRIO"

(*Portos rudimentares*)

PORTARIAS

N.º 88 — de 5 de outubro, do DNPRC — Aprova a tabela de taxas o serviço de travessia do rio Grande, nos portos de "Antônio Prado' e "Cemitério".

(*Diário Oficial* de 11 de outubro, retificado no de 24 de janeiro de 1946).

N.º 613 — de 1 de agôsto — do Sr. Ministro da Viação — Sôbre que a exploração do serviço de travessia do rio Grande, nos portos de "Antônio Prado" e "Cemitério" passe a reger-se pelos dispositivos do Decreto-lei n.º 6.460, de 2 de maio de 1944, e dá outras providências.

(*Diário Oficial* de 10 de agôsto).

DESPACHOS

De 16 de fevereiro — do Sr. Ministro da Viação — Aprova o parecer do Sr. Consultor Jurídico — quanto aos nomes dos beneficiários da concessão.

(*Diário Oficial* de 21 de fevereiro).

De 28 de junho — do Sr. Ministro da Viação — Aprova o parecer do Sr. Consultor Jurídico, quanto a inclusão de Inácio Diniz de Castro, ou seus herdeiros ou sucessores, entre os titulares da autorização federal para exploração dos serviços da travessia do rio Grande, nos portos de "Antônio Prado" e "Cemitério".

(*Diário Oficial* de 3 de julho).

De 15 de outubro — do Sr. Ministro da Viação — Aprova o parecer do Sr. Consultor Jurídico quanto as providências solicitadas pela Comissão de Marinha Mercante, para que a firma José Venâncio Diniz e Filhos seja obrigada a submeter à sua aprovação as respectivas tabelas de fretes e passageiros para execução dos serviços de travessia do rio Grande, nos portos de "Antônio Prado" e "Cemitério".

(*Diário Oficial* de 19 de outubro).

CANAL DO VARADOURO

DECRETO

N.º 19.619 — de 18 de setembro — Rescinde o contrato de concessão do canal do Varadouro, ligando a baía de Cananéia, no Estado de São Paulo, à baía de Paranaguá, no Estado do Paraná, a que se refere o Decreto-lei n.º 3.999, de 6 de janeiro de 1942.

(*Diário Oficial* de 20 de setembro).

REGISTRO

Em sessão de 6 de novembro (ata n.º 127) o Tribunal de Contas mandou anotar a rescisão do contrato entre a União e o Estado do Paraná, para construção e exploração do canal do Varadouro.

(*Diário Oficial* de 1 de dezembro).

PÔRTO DE PARANAGUÁ

PORTARIA

N.º 687, de 21 de agôsto — do Sr. Ministro da Viação — Autoriza a aplicação de uma taxa adicional de 30% sôbre tôdas as cobranças da renda bruta no pôrto, até a aprovação da nova tarifa.

(*Diário Oficial* de 24 de agôsto).

PÔRTO DE ITAJAI

DECRETO

N.º 19.356, de 6 de agôsto — Declara de utilidade pública os terrenos de marinha, necessários às obras portuárias de Itajai, no Estado de Santa Catarina.

(*Diário Oficial* de 8 de agôsto).

PÔRTO DE IMBITUBA

PORTARIA

N.º 531, de 9 de julho, do Sr. Ministro da Viação — Autoriza acréscimo de 25% nas taxas em vigor no pôrto, inclusive as referentes ao carvão.

(*Diário Oficial* de 10 de julho).

OFÍCIO

N.º 2.251 — de 5 de junho — do Ministério da Viação — Comunica ter o Sr. Ministro aprovado o parecer dêste Departamento quanto à situação das obras do pôrto de Imbituba, à vista dos têrmos do Decreto-lei n.º 7.024, de 6 de novembro de 1944.

PÔRTO DE LAGUNA

DECRETOS

N.º 17.640 — de 22 de janeiro — Aprova projeto e orçamento para estabilização do molhe sul do pôrto de Laguna.

(*Diário Oficial* de 24 de janeiro).

N.º 19.187 — de 13 de julho — Regulamento do Pessoal da Administração do Pôrto de Laguna.

(*Diário Oficial* de 24 de julho).

N.º 19.363 — de 7 de agôsto — Aprova novas tabelas numéricas de mensalistas e diaristas da Administração do Pôrto de Laguna.

(*Diário Oficial* de 10 de agôsto).

EXPOSIÇÕES DE MOTIVOS

N.º 1.147 — de 29 de dezembro de 1944 — do Sr. Ministro da Viação — Relativa proposta orçamentária da Administração do Pôrto de Laguna para o exercício de 1945.

(*Diário Oficial* de 9 de janeiro).

N.º 1.552 — de 26 de julho — do DASP — Sôbre aprovação do orçamento complementar para a conclusão do primeiro trecho do canal que ligará o pôrto de Laguna a Araranguá.

(*Diário Oficial* de 20 de agôsto).

TÊRMO

Aditivo ao têrmo de Ajuste de 1938, assinado em 22 de setembro.

(*Diário Oficial* de 29 de setembro, retificado no de 11 de outubro).

PORTARIAS

N.º 214, de 14 de março — do Sr. Ministro da Viação — Aprova a ta-

bela "K" — serviços de reboques no pôrto de Laguna.
(*Diário Oficial* de 16 de março).

N.º 295, de 17 de abril — do Sr. Ministro da Viação — Acrescenta item "f" à tabela "K", aprovada pela Portaria n.º 214, de 14 de março).
(*Diário Oficial* de 19 de abril).

N.º 531, de 9 de julho — do Sr. Ministro da Viação — Autoriza acréscimo de 25% nas taxas de Laguna e Imbituba, inclusive as referentes ao carvão.
(*Diário Oficial* de 10 de julho).

DESPACHOS

De 14 de março — dêste Departamento — Indefere pedido da Mineração Geral do Brasil Limitada" sôbre restituição de taxas.
(*Diário Oficial* de 15 de março).

De 2 de outubro — do Sr. Ministro da Viação — Defere o pedido de reconsideração da "Mineração Geral do Brasil Limitada" sôbre restituição de taxas.
(*Diário Oficial* de 6 de outubro).

OFÍCIO

N.º 407, de 25 de janeiro — da D.O. do MVOP — Comunica aprovação da proposta orçamentária da Administração do Pôrto de Laguna, para o exercício de 1945.

PORTOS DO RIO GRANDE, PELOTAS E PÔRTO ALEGRE

DECRETO

N.º 19.205 — de 16 de julho — Aprova acréscimo ao orçamento para a construção do molhe de abrigo na enseada do Taim, no Estado do Rio Grande do Sul, a que se referem os Decretos ns. 6.357, de 30 de setembro de 1940 e 7.508, de 7 de julho de 1941.
(*Diário Oficial* de 19 de julho).

EXPOSIÇÕES DE MOTIVOS

N.º 394 — de 30 de maio — do Sr. Ministro da Viação — Opinando quanto à dispensa da taxa de armazenagem solicitada por Nuckermann & Cia. Ltda.
(*Diário Oficial* de 5 de junho).

DESPACHOS

De 15 de maio — do Sr. Diretor Geral do DNPRC — Indeferindo o pedido da "Rêde Mineira de Viação" — quanto a cobrança da taxa de utilização do pôrto do Rio Grande.
(*Diário Oficial* de 18 de maio).

AVISO

N.º 717 de 19 de maio — do Sr. Ministro da Viação — Aprova a tomada de contas dos portos do Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre, Barra do Rio Grande e Canais Interiores, relativa ao ano de 1943.

ÃFÍCIOS

N.º 3.655 — de 4 de setembro — da D.O. do MVOP — Comunica ter o Ministro homologado o ato dêste Departamento quanto aos trapiches São Pedro e São Francisco, no pôrto de Pelotas.

N.º 3.925 — de 21 de setembro — do Sr. Diretor da D.O. — do MVOP — Comunica despacho do Sr. Ministro da Viação quanto as despesas efetuadas com o balisamento da lagoa Mirim e rio Jaguarão.

N.º 4.457 — de 24 de outubro — da D.O. do MVOP — Comunica ter o Sr. Ministro aprovado a minuta de contrato para a construção de um

oleoduto, no pôrto de Pelotas, pela "Ipiranga S. A." — Cia. Brasileira de Petróleos.

PÔRTO DE CORUMBÁ

REGISTRO PELO TRIBUNAL DE CONTAS

Em sessão de 12 de dezembro de 1944, o Tribunal de Contas ordenou o registro do contrato celebrado em 26 de setembro de 1944, com a firma B. Dutra & Cia. Ltda., para execução de obras e melhoramentos no pôrto de Corumbá, bem como o seu têrmo aditivo assinado em 14 de outubro de 1944.

(*Diário Oficial* de 22 de janeiro).

ESTRUTURA E POSIÇÃO HIERÁRQUICA

O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, constitui um órgão integrante do Ministério da Viação e Obras Pública (MVOP), subordinado diretamente ao Ministro de Estado, e tem por finalidade promover, orientar e instruir tôdas as questões relativas à construção, melhoramento, manutenção, aparelhamento e exploração dos portos e vias dágua do País, no que se refere às suas condições de navegabilidade.

Durante o ano de 1945, foi ainda êste Departamento regido pelo que dispõe o Decreto n.º 14.432, de 31 de dezembro de 1943, que aprovou o Regimento decorrente da reorganização dada a esta Repartição, e com a qual passou à denominação que atualmente tem. Releva notar que o Regimento acima referido já se encontra modificado pelo que foi aprovado pelo Decreto n.º 20.501, de 24 de janeiro de 1946, conservando, porém, uma estruturação bastante idêntica à que estava em vigor.

De conformidade com o que dispõe o Decreto n.º 14.432, de 31 de dezembro de 1943, era a seguinte a estrutura do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, existente em 1945:

Compunha-se êle da:

Divisão de Hidrografia (DH).
Divisão de Planos e Obras (DPO).
Divisão Econômica e Comercial (DEC).
Serviço de Administração (SA).
Distritos de Fiscalização (DF).
Região Norte de Aparelhagem (RNA).

Região Sul de Aparelhagem (RSA) podendo, ainda, o Diretor Geral do DNPRC constituir comissões de estudos ou obras, de caráter transitório, com sede e fins definidos em cada caso especial.

DIVISÃO DE HIDROGRAFIA (DH)

A D.H. compreendia:
Seção de Estudos Topo-hidrográficos (S.E.T.).
Seção de Hidráulica Experimental (S.H.E.).

Competindo à S.E.T.

I — Zelar pela conservação das vias d'água, estudando as suas condições hidrográficas, projetando os melhoramentos de que carecerem ou informando sôbre os projetos apresentados para melhorá-las;

II — organizar plantas hidrográficas para facilitar a navegação nos portos e nas vias dágua, coordenar e divulgar

os dados hidrográficos de utilidade para os navegantes;

III —estudar o regime do litoral, propor as obras necessárias à sua proteção e impedir a execução de construções que lhe forem prejudiciais;

IV — propor ao Diretor a solicitação de providências a autoridades federais, estaduais e municipais, a fim de impedir que sejam cedidas a terceiros, sob qualquer título, as áreas marginais de portos e vias dágua que interessem ao D.N.P.R.C.;

V — estudar a padronização dos aparelhos e instrumentos destinados aos estudos a cargo da Divisão e controlar o emprêgo dos mesmos.

Competindo à S.H.E.

I — Proceder a estudos hidrométricos para orientar os projetos de melhoramento das vias dágua;

II — cooperar com a S.E.T. na execução das modificações de projetos sugeridos pelos estudos hidrométricos.

DIVISÃO DE PLANOS E OBRAS (DPO)

A D.P.O. compreendia:

Seção de Projetos e Orçamentos (S.P.O.).

Seção de Aparelhagem (S. Ap.).

Seção de Contabilidade Industrial (S.C.I.).

Competindo à S.P.O.

I — Projetar e orçar as obras de acesso e de acostagem dos portos e vias dágua delineadas pela D.H. e opinar sôbre os projetos de orçamento apresentados pelos concessionários ou autarquias;

II — submeter à aprovação do Diretor bases para o orçamento e cadernos de encargo para a execução de obras e instalações nos portos e vias dágua;

III — organizar e submeter à apreciação do Diretor, para cada pôrto um plano geral de ampliação e, para o país, um plano geral de melhoramentos de portos e vias dágua articulado com o Plano Geral de Viação Nacional.

Competindo à S. Ap.

I — Manter o registro de todo o aparelhamento e instrumental terrestre e marítimo do Departamento;

II — proceder à distribuição dêsse aparelhamento e instrumental, de acordo com as determinações do Diretor;

III — zelar pela conservação e renovação do mesmo aparelhamento e instrumental;

IV — recolher o aparelhamento e instrumental que fôr sendo dispensável aos portos e vias dágua.

Competindo à S.C.I.

I — Organizar, em cooperação com a S.T.C. da D.E.C. as normas para a execução da contabilidade industrial, que serão observadas aos serviços e obras do Departamento, depois de aprovadas pelo Diretor Geral;

II — zelar pela observância dessas normas nas repartições subordinadas ao Departamento e apurar os custos unitários e finais dos serviços e obras do D.N.P.R.C.

DIVISÃO ECONÔMICA E COMERCIAL (DEC)

A D.E.C. compreendia:

Seção de Exploração Comercial (S.E.C.).

Seção de Economia e Estatística (S.E.C.).

Seção de Tomada de Contas (S.T.C

Competindo à S.E.C.

I — Coligir a legislação atinente a portos e vias dágua, promovendo as modificações que a prática aconselhar;

II — zelar pela fiel observância das leis portuárias e contratos de concessões de portos e vias dágua, bem como pela eficiência do aparelhamento de portos;

III — proceder aos estudos das tomadas de contas dos concessionários e dos balancetes mensais e semestrais e relatórios anuais apresentados pelas Delegações de Contrôle junto às autarquias de pòrtos;

IV — fazer e manter atualizado o histórico de cada pôrto.

Competindo à S.E.C.

I — Fazer a estatística do movimento dos portos, vias dágua por concessão e estaleiros de construção e reparação naval;

II — fixar, por meio de dados estatísticos apurados, as zonas de influência dos portos e vias dágua;

III — fixar os coeficientes de aproveitamento do aparelhamento dos portos;

IV — fazer a estatística dos portos e vias dágua por concessão;

V — apurar os dados necessários ao cômputo da exploração dos portos e vias dágua por concessão;

VI — publicar, bimetralmente, um boletim para a divulgação dos elementos apurados;

VII — inventariar os bens dos concessionários de portos e vias dágua.

Competindo à S.T.C.

I — Estudar e propor os aperfeiçoamentos que forem necessários para que as tomadas de contas se realizem com a maior exatidão;

II — organizar, em cooperação com a S.C.I. da D.P.O. e propor normas de contabilidade a serem adotadas na exploração dos portos e vias dágua para uniformizar a respectiva contabilização e conseguir que os dados econômicos e financeiros apurados sejam homogêneos e tenham significação efetiva;

III — rever as tomadas de contas realizadas pelos D.F. e propor as modificações julgadas necessárias;

IV — rever os balancetes das Delegações de Contrôle das entidades autárquicas e estudar os relatórios de gestão das mesmas entidades, informando sôbre a sua exatidão, em face das leis e regulamentos vigentes.

SERVIÇO DE ADMINISTRAÇÃO (SA)

O S.A. compreendia:

Seção de Comunicações (S.C.).
Seção do Material (S.M.).
Seção de Orçamento (S.O.).
Seção do Pessoal (S.P.).
Biblioteca (B).
Portaria (P).

Competindo à S.C.

I — Receber e distribuir papéis;

II — superintender os trabalhos de protocolo e arquivo do D.N.P.R.C.;

III — atender às partes e prestar informações sôbre o andamento e despacho de papéis;

IV — promover a publicação dos atos e decisões relativos às atividades do D.N.P.R.C.;

V — passar certidões referentes às atividades do D.N.P.R.C. quando autorizadas pelo Diretor Geral;

VI — atender às despesas de pronto pagamento.

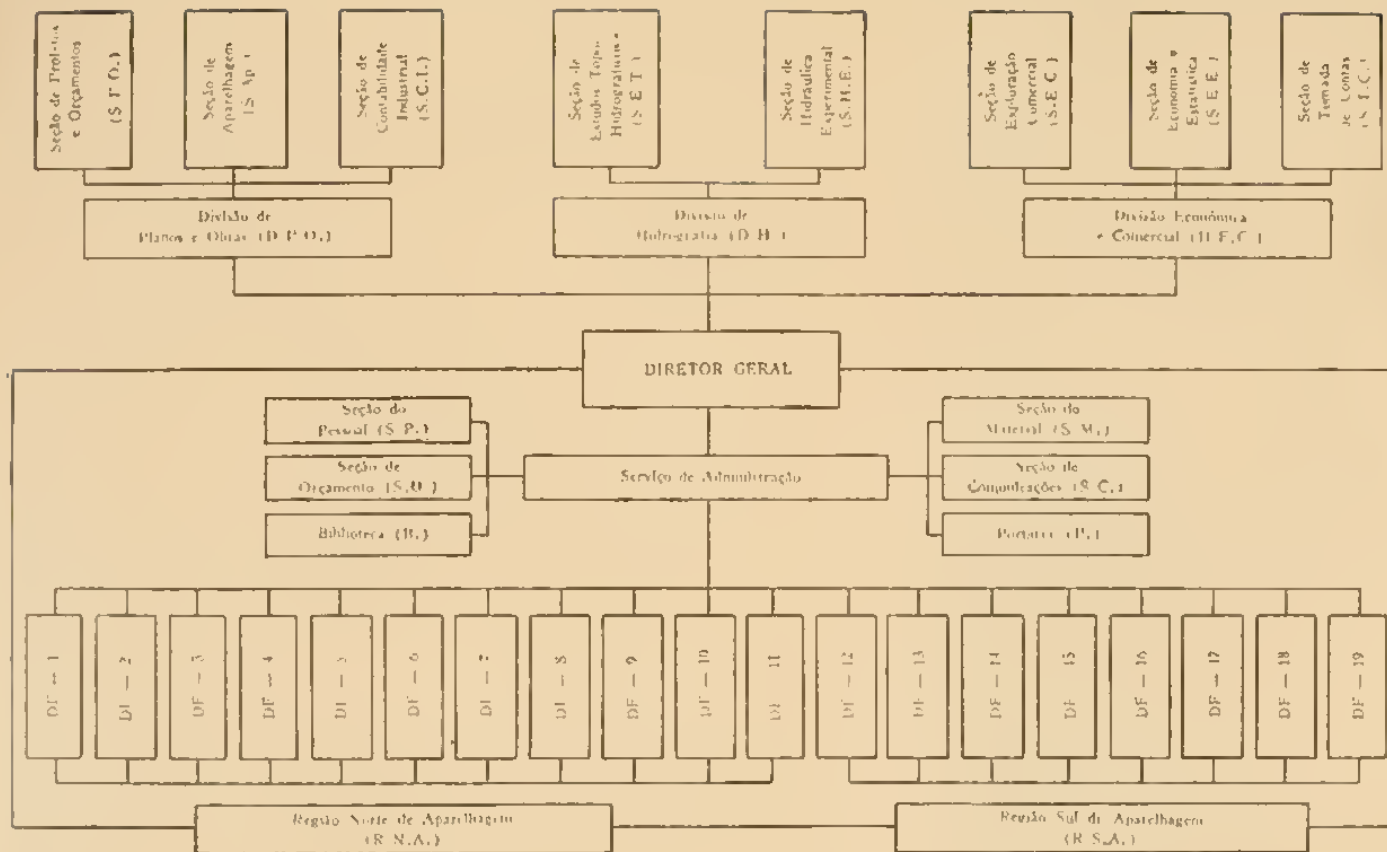
Competindo à S.M.

I — Preparar e encaminhar à Divisão do Material do Departamento de Administração do M.V.O.P., as requisições do material;

II — distribuir o material recebido;

III — auxiliar a Divisão do Material do Departamento de Administra-

DF — 1

Seção de Projetos
e Orçamentos

ção no levantamento estatístico, bem como manter conta corrente do gasto do material pelos diferentes órgãos do DNPRC;

IV — anotar as verbas orçamentárias e de créditos adicionais destinadas a material dos diferentes órãos do DNPRC;

V — fornecer dados para o orçamento do material necessário a todos os órgãos do D.N.P.R.C., de acôrdo com as solicitações feitas pelos chefes dos respectivos órgãos;

VI — providenciar sôbre a reparação e a substituição do material em uso, de acôrdo com as requisições dos chefes de serviços;

VII — inventariar os móveis e material de expediente do D.N.P.R.C., a cargo dos órgãos que o integram;

VIII — preparar o expediente das contas apresentadas.

Competindo à S.O.

I — manter em dia a escrituração das dotações orçamentárias ou provenientes de créditos especiais e adicionais a favor dos órgãos do D.N.P.R.C.;

II — examinar a aplicação das verbas destinadas aos diferentes órgãos do D.N.P.R.C.;

III — colaborar com a Divisão do Orçamento do Departamento de Administração do M.V.O.P., na elaboração da proposta orçamentária relativa aos órgãos do D.N.P.R.C.

Competindo à S.P.

I — Encaminhar à Divisão de Orçamento do Departamento de Administração do M.V.O.P., devidamente instruída as questões referentes aos funcionários e extranumerários do D.N.P.R.C.;

II — manter, atualizado, fichário completo dos funcionários e extranumerários lotados no D.N.P.R.C.;

III — manter atualizado o ementário da legislação e dos atos referentes a pessoal;

IV — preparar e remeter à Divisão do Pessoal do Departamento de Administração o boletim de freqüência do pessoal;

V — coligir e remeter à Divisão do Pessoal do Departamento de Administração todos os dados referentes a pessoal.

Competindo à B.

I — Organizar e manter atualizadas as coleções de publicações nacionais e estrangeiras, sôbre os assuntos relacionados com as atividades do Departamento;

II — selecionar as publicações a serem adquiridas para a Biblioteca;

III — registrar, guardar e conservar as publicações pertencentes ao acêrvo da Biblioteca;

IV — permutar publicações com instituições nacionais e estrangeiras;

V — organizar:

a) os catálogos para uso público;

b) os catálogos auxiliares;

c) listas bibliográficas para serem distribuídas no Departamento e entre os interessados.

VI — franquear a sala de leitura e as estantes de livros e revistas, independentemente de formalidade, aos interessados, desde que não perturbem a boa ordem da biblioteca;

VII — orientar o leitor no uso da Biblioteca, prestando-lhe a assistência necessária aos estudos e pesquisas;

VIII — cooperar com as demais bibliotecas do serviço federal;

IX — promover o empréstimo, por determinado prazo, dos livros, folhetos e revistas.

O prazo para o empréstimo de publicações e outras medidas referentes

ao funcionamento da Biblioteca serão objeto de instruções de serviço.

Competindo à P.

I — Executar os trabalhos de limpesa da sede do D.N.P.R.C.;

II — executar os trabalhos de vigilância interna;

III — zelar pela conservação do material em uso no edifício sede do D.N.P.R.C.

O S.A. funcionará perfeitamente articulado com o D.A. do Ministério, devendo observar as normas e métodos de trabalho por êle prescritos.

DISTRITOS DE FISCALIZAÇÃO (DF)

Os D.F. compreendiam:

Seção de Fiscalização (S.F.).
Turma de Administração (T.A.).

Competindo à S.F.

I — Proceder a observação sôbre o regime da costa, portos e vias dágua, apresentando, anualmente, as respectivas plantas e síntese das observações;

II — fazer observações regulares de marés, ventos, temperatura e pressão da atmosfera;

III — fazer observações regulares sôbre vagas, temperatura e salinidade da água do mar e teor das matérias sólidas em suspensão nas águas dos portos e das vias dágua;

IV — fazer observações regulares sôbre condições de visibilidade da atmosfera;

V — organizar e enviar aos órgãos competentes um mostruário de rochas, recifes, areias de dunas e de bancos e outros materiais de constituição geográfica local;

VI — ampliar os estudos hidrográficos nos portos e vias dágua a seu cargo, apresentando, anualmente, trabalhos realizados de acôrdo com os recursos existentes;

VII — zelar pela conservação da aparelhagem e do instrumenttal técnico, pertencentes ao Departamento ou que estiverem a seu cargo, devolvendo-os à Região de Aparelhagem correspondente, desde que estejam sem aplicação;

VIII — zelar pela conservação da costa, dos portos e das vias dágua a seu cargo para que se mantenham em condições de navegabilidade;

IX — zelar pela fiel observância da legislação portuária, no que respeita às suas finalidades;

X — impedir o lançamento, nos portos e vias dágua sob sua jurisdição, de cinzas, óleos, entulhos ou quaisquer materiais que prejudiquem a fauna, a conservação ou o asseio, providenciando para que os responsáveis façam a necessária coleta e transporte para lugar conveniente;

XI — impedir depósitos em cais ou praias de desembarque, quando dificultarem o livre trânsito;

XII — fiscalizar ou executar a construção de quaisquer obras de melhoramento ou de ampliação dos portos e das vias dágua;

XIII — embargar a execução de cais, pontes, rampas, atêrros e outras quaisquer obras públicas ou particulares, nos portos e vias dágua sob a sua jurisdição quando prejudiciais;

XIV — zelar pela conservação de tôdas as obras, aparelhagem e instalações dos portos e vias dágua sob sua jurisdição;

XV — fiscalizar a exploração dos portos e vias dágua a seu cargo, acompanhando a execução dos serviços e a aplicação das tarifas estabelecidas;

XVI — remeter, mensalmente, à D.P.O. um relato resumido dos serviços a seu cargo e uma demonstração

das despesas efetuadas, fornecendo-lhe os elementos necessários para determinar os preços unitários, custo total dos serviços e conhecer o andamento das obras.

Competindo à T.A.

Promover as medidas preliminares necessárias à administração do pessoal, material, orçamento e comunicações, a cargo do S.A. do D.N.P.R.C. com o qual deverão funcionar perfeitamente articuladas, observando as normas e métodos de trabalho prescritos pelo mesmo.

REGIÕES DE APARELHAGEM

As R.N.A. e R.S.A. compreendiam:

Seção de Aparelhagem (S. Ap.).
Turma de Administração (T. A.).

Competindo às S. Ap.

I — Entender-se diretamente com as Divisões e Distritos de Fiscalização para o bom andamento dos serviços a seu cargo;

II — manter um fichário com o registro de todo o instrumental técnico e aparelhagem flutuante e terrestre a seu cargo, especificando: — natureza, local em que se encontram, eficiência, característicos, estado de conservação, valor atual e todos os demais elementos indispensáveis à sua perfeita identificação e situação;

III — fazer a arrecadação ou providenciar sôbre a distribuição do instrumental técnico e aparelhagem aos D.F. de acôrdo com as instruções que receber da D.P.O.;

IV — propor a reparação, substituição, baixa ou aquisição do instrumental técnico e aparelhagem, organizando, no caso de reparação, as respectivas especificações e orçamento, e justificando minuciosamente as baixas;

V — promover a reparação de aparelhos e embarcações do D.N.P.R.C., quando devidamente autorizada;

VI — organizar, aparelhar e manter em funcionamento as oficinas de reparação;

VII — zelar pela conservação e guarda de todo o instrumental técnico e aparelhamento sob sua guarda ou jurisdição;

VIII — fiscalizar a conservação do instrumental técnico e aparelhamento entregues aos Distritos localizados na zona de sua jurisdição;

IX — apresentar, até 31 de janeiro de cada ano, mapas discriminativos de tôdas as aquisições, baixas, substituições ou reparações feitas no instrumental técnico e aparelhagem durante o ano anterior, além do mapa constitutivo do inventário geral;

X — fiscalizar o estabelecimento e a exploração de estaleiros e oficinas de reparos e de construção naval, que gozam de favores do Govêrno.

As T.A. competia promover as medidas preliminares necessárias à administração do pessoal, material, orçamento e comunicações a cargo do S.A. do D.N.P.R.C. com o qual deverão funcionar perfeitamente articuladas, observando as normas e métodos de trabalho prescritos pelo mesmo.

Aos Chefes de Seção e de Turma incumbe:

I — dirigir, coordenar e fiscalizar a execução dos trabalhos;

II — baixar instruções para a orientação dos trabalhos respectivos;

III — inspecionar serviços e atividades oficiais e particulares relacionadas com a Seção, ou a Turma quando assim o determinar a autoridade superior;

IV — propor ao respectivo Diretor ou Chefe as providências administra-

tivas, que forem necessárias à boa marcha dos serviços, e que não couberem na sua alçada, bem como as de ordem técnica que lhe pareçam convir à eficiência dos mesmos;

V — responder, por intermédio do chefe imediato, às consultas feitas sôbre assuntos que se relacionem com as atividades da Seção;

VI — exercer quaisquer atribuições determinadas pelo chefe imediato;

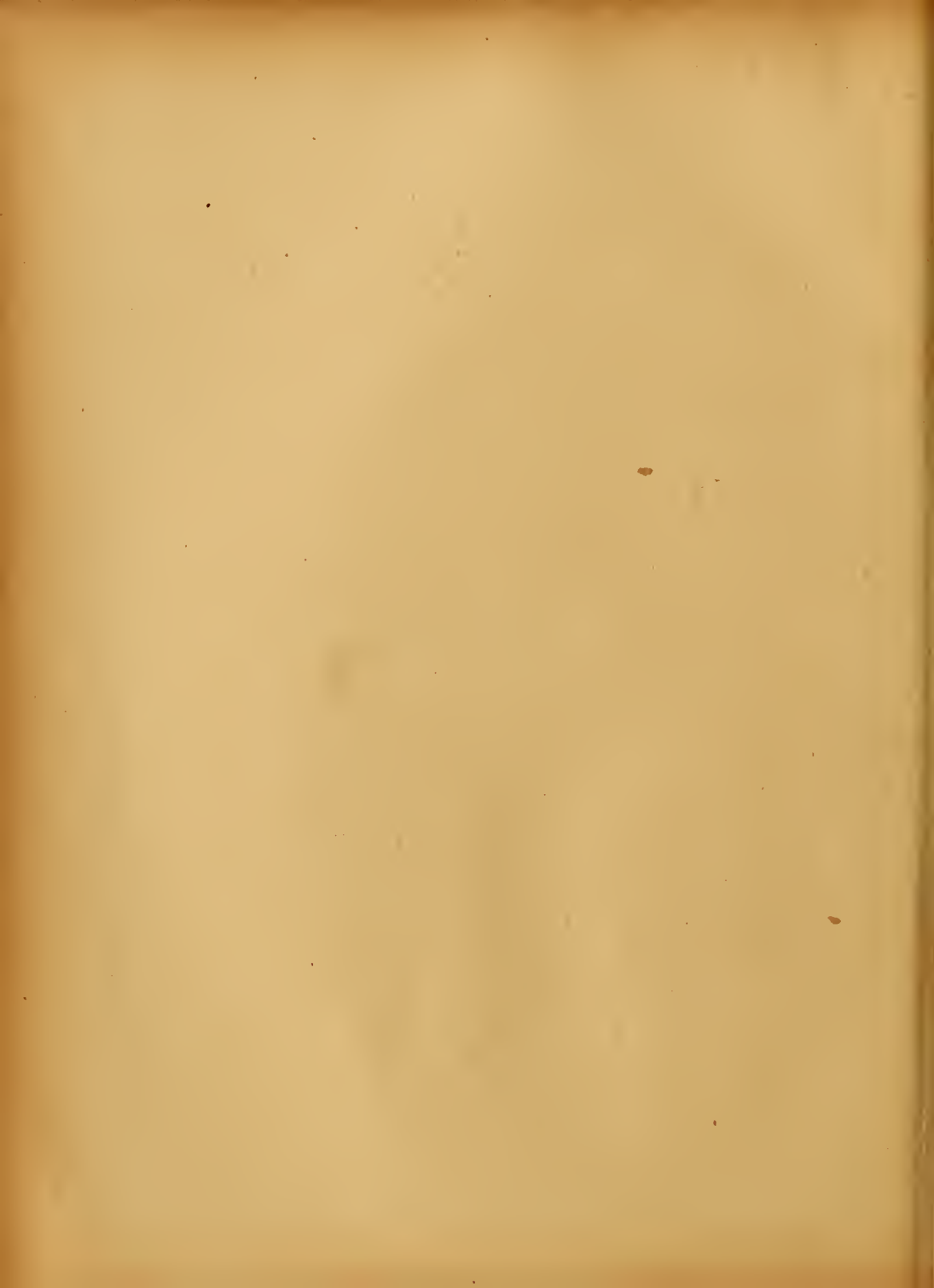
VII — contribuir para as publicações do D.N.P.R.C. com trabalhos que expressem os resultados de suas atividades;

VIII — elogiar e impor penas disciplinares, de advertência e repreensão ao pessoal que lhe fôr subordinado e representar ao Chefe imediato, quando a penalidade não fôr da sua alçada;

IX — organizar a escala de férias dos servidores de sua Seção submetendo-a à aprovação do chefe imediato;

X — expedir boletins de merecimento;

XI — apresentar, mensalmente, ao chefe imediato, um boletim e, anualmente, ume relatório circunstanciado dos trabalhos realizados.

SEGUNDA PARTE

SITUAÇÃO GERAL DOS ESTUDOS E OBRAS DE MELHORAMENTOS REALIZADOS NOS PORTOS, RIOS E CANAIS, NO ANO DE 1944

Perduraram, ainda durante o ano de 1944, as mesmas dificuldades que já se vinham apresentando nos anos anteriores, decorrentes principalmente das condições impostas pela guerra, já para a exploração dos portos — pois que não sòmente lhes era quase impossível substituir ou melhorar o seu aparelhamento, como também o sistema de navegação em comboio que se estabelecera desorganizava inteiramente os serviços do cais —, já para a execução das obras de melhoramento dos portos e vias de navegação, pela dificuldade em manter convenientemente conservado o aparelhamento disponível ou adquirir novas unidades, necessárias para um maior desenvolvimento dos serviços.

De um modo geral, se pode dizer que os serviços nos vários portos se processaram com inteira normalidade, atendendo no possível as exigências da navegação.

Também no que se refere às obras a cargo dêste Departamento, se pode assinalar um volume de trabalho bastante apreciável, com resultados inteiramente satisfatórios. Foi prosseguido, em quase todos os Estados, o melhoramento sistemático dos rios, executando obras de melhoramento ou mesmo simples serviços de limpesa e desobstrução. Foi prosseguida, também, a construção e melhoramento de vários portos, tanto pelo Govêrno Federal como pelos respectivos concessionários, bem como estudada, projetada e posta em concorrência a construção de novas obras.

Em resumo, os estudos e obras realizados em 1944 por êste Departamento, podem ser assim apresentados:

No Estado do Amazonas e nos territórios do Acre e Rio Branco, nenhuma obra ou estudo pôde ser executado, limitando-se as atividades dêste Departamento à fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Manáus, feito à Manáus Harbour Limited.

Nos Estados do Pará e Goiaz e Território do Amapá, além dos serviços junto ao SNAPP, foram levados a efeito por êste Departamento os estudos e serviços de limpeza e desobstrução nos rios Arari, Genipapocu e Tartarugas, bem como iniciadas as obras de melhoramento do pôrto de Cametá e de defesa da cidade, as de conservação e prolongamento do trapiche de Santarém e as de defesa da cidade de Óbidos, e a reparação do material flutuante em serviço nos trabalhos nos rios da ilha de Marajó.

Nos Estados do Maranhão e Piaui, além da coleta de dados estatísticos

nos portos de São Luís do Maranhão, Tutóia e Luís Corrêa, foram executados estudos topo-hidrográficos no pôrto de São Luís e no rio Parnaíba, serviços de limpesa e desobstrução nos rios Mearim, Aurá e Parnaíba, no canal de São José e na via Tutóia-Parnaíba, bem como serviços de reparação do cais da Sagração e a concorrência pública das obras de acostagem em São Luís. Foram também executados serviços de fixação de dunas em Ponta da Areia e em Luís Corrêa.

No Estado do Ceará, foi prosseguida, pelo concessionário do pôrto de Fortaleza, a execução das respectivas obras, bem como serviços de fixação de dunas entre Mocuripe e a barra do rio Cocó. Foram realizados, por êste Departamento, além da fiscalização das obras acima referidas, os serviços de fixação de dunas na barra do rio Ceará.

No Estado Rio Grande do Norte, prosseguiu a execução das obras de prolongamento e reconstrução do cais, de melhoramento da barra e canal de acesso, de melhoramento da barra do rio Cunhaú de dragagem no canal "Gambôa dos Barcos", no pôrto de Macau, e dos serviços de fixação de dunas em Caiçaras, Morro do Ronca, Punaú e Sibaúma.

No Estado da Paraíba, foram as atividades dêste Departamento limitadas à fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Cabedelo.

No Estado de Pernambuco, além da fiscalização do contrato de concessão do pôrto do Recife, foram executados os melhoramentos do canal de Goiana, a construção de dois armazéns de emergência, a construção de uma carreira para 1.500 toneladas, a reparação da carreira existente para 800 toneladas, as obras de melhoramento das ofcinas dêste Departamento, no Pina, e a reparação do material flutuante dêste Departamento, entregue ao Distrito de Fiscalização com sede em Recife.

No Estado de Alagôas, limitaram-se as atividades dêste Departamento à fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Maceió, feita ao respectivo Estado.

No Estado de Sergipe, além dos trabalhos de fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Aracaju, e cujas obras se encontram paralizadas, foram executados os melhoramentos dos canais de Santa Maria e Pomonga e dos rios Siriri, Japaratuba, Poxim e Cotinguiba.

No Estado da Bahia, além dos trabalhos de fiscalização dos contratos de concessão dos portos de Salvador e Ilhéus, foram executados os estudos nos rios São Francisco, Paraguaçú e Jequitinhonha, as obras dos cais de Itacaré, Canavieiras e Belmonte, a barragem do rio Cipó, a construção do armazem do pôrto de Canavieiras, a limpesa e desobstrução dos rios Pardo, Ubú e Jequitinhonha e do canal do Pêso, a abertura do canal de Poaçú, bem como os vários serviços de limpesa, dragagem, derrocamento em balizamento do rio São Francisco e a execução de cais de proteção e obras complementares nas várias cidades ao longo dêsse rio.

No Estado do Espírito Santo, além dos trabalhos de fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Vitória, foram executados por êste Departamento os serviços de desobstrução e limpesa nos rios Iconha, Doce, Itapemirim, São Mateus e São Miguel.

No Estado do Rio de Janeiro, além dos trabalhos de fiscalização dos contratos de concessão dos portos de Niterói e Angra dos Reis, foram prosseguidas por êste Departamento as obras de construção do pôrto de São João

da Barra e de melhoramento do pôrto de Cabo Frio.

No Distrito Federal, além da assistência dada à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, por intermédio da Delegação de Contrôle, foram executados por êste Departamento estudos na baía de Guanabara e trabalhos de reparação do material flutuante dêste Departamento.

No Estado de São Paulo, limitaram-se os trabalhos dêste Departamento à fiscalização dos contratos de concessão dos portos de Santos e São Sebastião, dados respectivamente à Companhia Docas de Santos e ao Estado de São Paulo.

No Estado do Paraná e Território do Iguaçú, além da fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Paranaguá, dado ao Estado do Paraná, foram executados por êste Departamento estudos e obras de melhoramento do rio Iguaçú, bem como estudado um novo projeto para a construção do pôrto de Foz do Iguaçú, em substituição ao que fôra apresentado pelo Parque Nacional do Iguaçú.

No Estado de Santa Catarina, além da fiscalização dos contratos de concess.o dos portos de São Francisco e Imbituba, e da Administração do Pôrto de Laguna, foram executados por êste Departamento os estudos nos portos de Itajai, Laguna e Florianópolis, nos canais Laguna-Capivarí e Laguna-Araranguá e em vários rios da rêde hidrográfica do Estado, bem como as obras de construção do cais de Itajaí, de abertura do canal Laguna-Araranguá, de melhoramento nos rios Cachoeira, Itajaí do Oeste, Araçatuba, Forquilha e Ana Matias, e reparação do material flutuante dêste Departamento, sendo de destacar os serviços de reconstrução da draga: Itajaí".

No Estado do Rio Grande do Sul, além dos trabalhos de fiscalização dos contratcs de concessão dos portos de Pôrto Alegre, Rio Grande e Pelotas, foram executadas por êste Departamento as obras de construção do pôrto de Santa Vitória do Palmar, e respectiva estrada de acesso da cidade ao pôrto, os melhoramentos do rio Jaguarão, do rio Jacuí e do arroio Padre Doutor, as obras complementares do abrigo do Taim, a redragem do canal de Sangradouro e o levantamento aerofotogramétrico para elaboração do projeto de ligação da lagoa Mirim ao Oceano.

Finalmente, no Estado de Mato Grosso e Territórios de Guaporé e Ponta Porã, limitaram-se os serviços dêste Departamento à coleta de dados estatísticos do pôrto de Corumbá.

REGISTRO DAS ATIVIDADES LEVADAS A EFEITO DURANTE O ANO DE 1945

ESTADO DO AMAZONAS E TERRITÓRIOS DO ACRE E RIO BRANCO

Primeiro Distrito de Fiscalização (DF-1)

Apesar de abranger uma vasta extensão territorial do País, tendo sob a sua jurisdição todo o Estado do Amazonas e os Territórios Federais do Acre e Rio Branco, e aos quais se juntou ainda, com a reestruturação dêste Departamento, o Território Federal do Guaporé, limitaram-se os serviços do Primeiro Distrito de Fiscalização (DF-1), durante o exercício de 1945, exclusivamente à fiscalização do contrato da Manáus Harbour Limited, companhia concessionária dos serviços do pôrto de Manáus.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal do Quadro	76.800,00	72.300,00	4.500,00
Pessoal Extranumerário	25.800,00	7.200,00	18.600,00
Pessoal Diarista	12.000,00	9.980,00	2.020,00
Material	16.400,00	14.877,80	1.522,20

PÔRTO DE MANÁUS

I — CONTRATO

A execução de obras de melhoramentos e a exploração comercial do pôrto de Manáus continuaram ainda, durante o ano de 1945, sob o regime de concessão, outorgada à Manáus Harbour Limited de conformidade com o Decreto n.º 4.533, de 8 de setembro de 1902.

As cláusulas dêsse contrato têm sofrido pequenas modificações, relativamente a obras e prazos, em conseqüência dos Decretos ns. 8.541, de 1911, n.º 10.883, de 1914 e n.º 10.940 de 1921.

I — APARELHAMENTO E ISNTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto de Manáus do seguinte aparelhamento e instalações:

Cais — flutuantes, com 1.313 metros de extensão acostável para 7 a 12 metros de profundidade, em águas mínimas.

Armazéns — 20, com área de..... 19.529,80 metros quadrados e capacidade para 70.185 toneladas.

Guindastes — 10 elétricos para 3 toneledas, 12 à vapor para 1 tonelada e 1 flutuante para 1 tonelada.

Cábrea — 1 para 30 toneladas.

Armazéns para inflamáveis — 2 pontões, o "Urd", para 31.000 caixas e 6.200 tambores, e o "Senator", para 37.500 caixas e 7.500 tambores.

Rebocadores — 1 de 70 HP e 2 de 16 HP.

Estaleiros de reparação naval — 13 com capacidade de 30 a 500 toneladas.

Durante o exercício de 1945, procederam-se sòmente serviços de conservação no aparelhamento e instalações da Companhia concessionária, sendo os principais os seguintes:

Nos armazéns: pintura e caiação interna dos armazéns n.º 11 e 12; reparos nas portas e placas giratórias dos armazéns 11 e 12; reparos e substituições nos pisos de madeira dos armazéns n.º 4 e 10; pavimentação com concreto da ponte do Trapiche "Quinze de Novembro"; substituição de dormentes das linhas dos armazéns n.º 4 e 10; reparos no piso do armazem n.º 11; consertos gerais do piso e substituição de vigas de ferro na plataforma dos armazéns alfandegados; reparos e substituições nas portas, placas giratórias e piso dos armazéns n.º 8, 10 e 20; reconcretagem e substituição de vigas na plataforma do armazem n.º 20; pintura externa do armazem n.º 7; pintura externa e caiação interna do armazem n.º 15; reparos no soalho, placas giratórias e linhas dos carros e soldagem de calhas e pintura dos telhados de vários armazéns.

No aparelhamento do pôrto; consertos gerais, pintura, etc., dos carros de carga e dos carros elétricos; substituição de rodas de carros elétricos; reparos e pintura de carros do "roadway"; substituição de eixos e roletes dos carros de vai-e-vem do "roadway"; substituição de cabos de tração da tôrre n.º 3 e reparos na tôrre n.º 2; reparos e substituição nos tratores; substituição de rodas trazeiras de um trator; reparos e substituições nas máquinas da usina elétrica; reparos nas caldeiras n.º 1, 2 e 3; confecção de carros para o "roadway"; rebobinamento completo de armadura da bomba pequena; revisão da tubulação da bomba do "roadway"; revisão, reparos e substituição de peças dos guindastes elétricos; pintura de guindastes; revisão e pequenos reparos e ajustamento das válvulas e torneiras das caldeiras dos guindastes à vapor; novas chapas para os carros elétricos; nova mangueira para os carros de incêndio; novos taipaus para os carros de carga do "roadway"; substituição de concreto e reparos nas máquinas das tôrres; colocação de novas embreagens nos guindastes n.º 1 e 2; reparos dos motores, pintura dos guindastes n.º 9, 11 e 12 e colocação de contactos novos nos contrôles dos guindastes n.º 11 e 12.

No material flutuante: substituição de chapas e consertos gerais na máquina do rebocador "Ventura"; reparo e substituição nos pisos de madeira dos flutuantes A, B e D; reparos das placas giratórias e no piso do flutuante D; pintura de tanques de flutuantes móveis; novas pranchas para descarga do flutuante D; substituição de chapas e consertos gerais da alvarenga n.º 14; retirada de dois tanques dos flutuantes para reparos e pintura; reparos e

substituição no vigamento de flutuantes pequenos; conserto e substituição dos breques do molinete do flutuante A; novas peças no elevador do flutuante K; raspagem e pintura das alvarengas n.º 1, 3, 5 e 14; substituição do piso do flutuante n.º 3; pintura e substituição de vigas nos pisos dos flutuantes K e D; pintura da alvarenga n.º 7; substituição de chapas do flutuante L; consertos gerais nas alvarengas n.º 4, 6, 7, 18, 19 21 e 22; reparos gerais no rebocador "Aranha"; e reajustamento da máquina da draga e reparos nas caçambas.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	167.542	161.394	— 6.148	52.981	45.641	— 7.340
Internacional	3.715	7.113	+ 3.398	19.723	17.724	— 1.999
TOTAL	171.257	168.507	— 2.750	72.704	73.365	— 9.339

Do quadro acima verifica-se ter havido em 1945 um aumento bastante acentuado do movimento de mercadorias importadas do estrangeiro em relação ao ano anterior, constatando-se, por outro lado, ter havido diminuição da tonelagem de mercadorias movimentadas no pôrto nos valores correspondentes à importação por cabotagem e de exportação por cabotagem e para o estrangeiro.

O movimento geral de mercadorias em 1945, no pôrto de Manáus, foi de 231.872 toneledas, o que representa uma pequena diminuição em relação ao valor verificado no ano de 1944, que foi de 243.961 toneladas, devendo-se considerar êsse decréscimo como conseqüência do período ainda anormal de guerra e a não regularização dos transportes para o Norte do País.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	863	802	— 61	214.196	210.300	— 3.896
Estrangeiros	9	7	— 2	2.312	7.848	+ 5.536
TOTAL	872	809	— 63	216.508	218.148	+ 1.640

Do quadro acima verifica-se o decréscimo do número de embarcações que frequentaram o cais em 1945 relativamente ao ano anterior, constatando-se, porém, um pequeno aumento da tonelagem de registro dessas mesmas embarcações.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Manáus foi de 176 toneladas por metro.

d) Receita

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos aduaneiros — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de Cr$ 81.004,10 que, comparada com a arrecadação feita em 1944, apresenta uma diferença para menos de Cr$ 42.234,90.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias, em 1945, foi de Cr$ 8.889.342,80, o impôsto adicional de 10% cobrado de acôrdo com a Portaria Ministerial n.º 615, de 2 de agôsto de 1945, foi de Cr$ 181.482,60 e a taxa adicional de 1%, cobrada de acôrdo com a Portaria Ministerial n.º 735, de 1942, para abono ao Pessoal, foi de Cr$ 51.052,30, perfazendo a receita bruta um total de......... Cr$ 5.121.877,70.

Verifica-se, assim, ter havido um decréscimo de Cr$ 383.913,70 entre a receita bruta arrecadada em 1945 e 1944, visto ter sido de............ Cr$ 5.505.809,40 o total arrecadado nesse último ano.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Manáus se processou normalmente durante o ano de 1945, verificando-se entretanto, mes-
1945, verificando-se entretanto, mesmo após a terminação da guerra, a falta de regularização dos transportes para o Norte do País e a paralização quase total da navegação estrangeira.

b) Tomada de contas — Foi realizada a tomada de contas da Companhia concessionária do pôrto referente ao exercício de 1943, tendo a mesma sido aprovada pelo Aviso n.º 708, de 18 de maio de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, e apresentando o seguinte resultado:

	Cr$
Capital reconhecido em 31 de dezembro de 1942	20.342.492,71
Acréscimo de capital, no período	203.194,50
Capital reconhecido em 31 de dezembro de 1943 ...	20.545.687,21
Renda bruta em 1943	5.081.490,00
Despesa de custeio	3.226.957,00
Renda líquida	1.854.533,00
Percentagem sôbre o capital	9,926%
Fundo de amortização, em 31 de dezembro de 1943	2.627.269,89

c) Tarifas portuárias — As taxas cobradas para a utilização dos serviços executados no pôrto de Manáus, são as constantes da tarifa aprovada pela Portaria n.º 751, de 24 de setembro de 1935, com as modificações introduzidas pelas seguintes Portarias: ns. 40 e 209, de 1937; ns. 252 e 422, de 1938; n.º 596, de 1940; n.º 462, de 1942 e n.º 554, de 1943.

Pela Portaria n.º 615, de 2 de agôsto de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi autorizada a cobrança de uma taxa adicional de 10% sôbre tôdas as cobranças de renda

bruta da Companhia, a partir de 1 dêsse mês, e até a aprovação de nova tarifa portuária, a fim de fazer face ao aumento de despesa verificado com a majoração geral dos salários dos funcionários da Manáus Harbour Limited.

A Companhia em aprêço solicitou a aprovação de taxas portuárias que não haviam sido previstas nas Tabelas "C" e G-6" da tarifa em vigor, para combusível líquido a granel, bem como a modificação das taxas da Tabela "J" da tarifa aprovada pela Portaria n.º 615, acima referida, tendo-lhe sido determinado incluir ambas as propostas numa tarifa geral que deverá apresentar para aprovação, de modo que o assunto possa ser examinado e estudado em conjunto.

V — ESTUDOS

Observações de altura dágua — Durante o ano de 1945, as águas do rio Negro, em frente a Manáus, subiram a 27,03 metros na enchente máxima, atingindo a vazante mínima a 16,71 metros, o que representa uma diferença de nível de 10,31 metros.

ESTADOS DO PARÁ E DE GOIAZ E TERRITÓRIO DO AMAPÁ

Segundo Distrito de Fiscalização (DF-2)

As atividades dêste Departamento são exercidas, nos Estados do Pará e de Goiaz e no Território do Amapá, por intermédio do Segundo Distrito de Fiscalização (DF-2), sediado na cidade de Belém do Pará.

Além dos estudos e obras nos vários rios da ilha de Marajó e em outros pequenos portos da região, cabe a êsse Distrito a coleta de dados estatísticos do movimento do pôrto de Belém, desde que, com a criação da entidade denominada "Serviços de Navegação da Amazonia e Administração do Pôrto do Pará", diretamente subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, e cuja autonomia lhe foi outorgada pelo Decreto-lei n.º 2.154, de 27 de abril de 1940, cessou a ação fiscalizadora dêste Departamento sôbre os serviços de exploração comercial do pôrto de Belém.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	212.193,20	184.965,70	27.227,50
Material	12.700,00	10.164,60	2.535,40
Plano de Obras e Equipamentos	1.174.893,20	1.145.130,30	29.762,90

PÔRTO DE BELÉM

I — ORGANIZAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

A administração do pôrto de Belém e a navegação dos rios da Amazônia continuaram, ainda durante o ano de 1945, a ser explorados pelo Govêrno Federal, por intermédio da organização autárquica denominada "Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Pôrto do Pará" (SNAPP), instituída pelo Decreto-lei n.º 2.142, de 17 de abril de 1940, e

cujo regime foi em parte modificado pelo Decreto-lei n.º 5.224, de 25 de janeiro de 1944.

Para a fiscalização legal, técnica e contábil dessa autarquia, foi criada uma Delegação de Contrôle, constituída de quatro membros, respectivamente especialistas em assuntos de portos, de navegação, um Contador da Contadoria Geral da República e um funcionário do Corpo Instrutivo do Tribunal de Contas, todos designados pelo Presidente da República, e da qual é membro e presidente o Chefe do Segundo Distrito de Fiscalização, dêste Departamento.

Para a execução dos serviços que lhe estão afetos, e na forma de sua organização, compõe-se a SNAPP de quatro superintendências — a portuária, a de navegação, a de diques e oficinas, e a comercial.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Não houve, em 1945, modificação no aparelhamento e nas instalações portuárias do pôrto de Belém, que são as seguintes:

Cais — com 1.860 metros de extensão acostável, para 5 a 8 metros de profundidade, em águas mínimas.

Armazéns — 15, sendo 12 na faixa do cais e 3 internos, com a área total de 35.600 metros quadrados.

Armazéns para inflamáveis — em Miramar, 3, com capacidade para... 25.000 volumes cada um.

Guindastes elétricos — 13, para 1,5 a 5 toneladas.

Guindastes à vapor — 8, para 1,5 a 20 toneladas.

Guindaste à vapor — 1, para 30 toneladas (ainda desmontado).

Pontes rolantes, manuais — 58, para 1,5 tonelada, instaladas nos armazéns.

Tanques para combustíveis líquidos — 21 tanques com a capacidade total de 55.289.141 litros.

Rebocadores — 3, repsectivamente para 600 HP, 350 HP e 200 HP.

Diques flutuantes — 2, "Afonso Pena" e "Lauro Müller", de 2.400 toneladas cada um.

Dique sêco — 1, em construção, com as dimensões de 200 x 20 x 10 metros.

Carreiras — 3, para 800 toneladas, operadas por uma mortona.

"Plants" de gasolina — 3, operados respectivamente pelas empresas The Caloric Company, The Texas Co. e Standard Oil Co., em conseqüência de contratos com a SNAPP.

Durante o exercício de 1945, estiveram em tráfego 18 armazéns, sendo 12 na faixa do cais, 3 internos e 3 em Miramar, tendo estado cedidos à Rubber Devellopment Corporation os armazéns n.º 9 e 11 do pôrto, ao Exército Americano uma parte do armazem n.º 6-A e ao Ministério da Agricultura outra parte do mesmo armazem, para o serviço de expurgo de cereais, o que já se encontra paralizado há algum tempo.

Para o serviço de inflamáveis, em Miramar, está sendo construída uma nova ponte, de concreto armado, em substituição a uma antiga ponte existente, e cujas obras deverão estar concluídas ainda no corrente ano. Próximo a êsse local, foi feita a cravação de estacas de concreto armado, para

a construção de um pequeno pontilhão, e que servirá, futuramente, para a descarga de alvarengas.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	332.989	228.783	— 104.206	158.182	142.322	— 15.860
Internacional	180.148	144.390	— 35.758	25.360	23.882	— 1.478
TOTAL	513.137	373.173	— 139.964	183.542	166.204	— 17.338

Pelo confronto do quadro acima verifica-se que o movimento de mercadorias, tanto importadas como exportadas, do comércio de cabotagem ou internacional, apresentou um decréscimo bastante acentuado em relação ao movimento comercial verificado em 1944.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Longo curso	97	90	— 7	231.350	219.731	— 11.619
Grande cabotagem	406	335	— 71	337.115	311.359	— 25.756
Pequena cabotagem	260	276	+ 16	50.142	54.684	+ 4.542
TOTAL	763	701	— 62	618.607	585.774	— 32.833

Em 1945 diminuíram a freqüência e tonelagem das embarcações de longo curso e grande cabotagem que freqüentaram o pôrto de Belém, ao passo que apresentaram um ligeiro aumento as referentes à pequena cabotagem, tomando como comparação os mesmos valores relativos a 1944.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Belém foi de 374 toneladas por metro.

d) Receita

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos aduaneiros — O total arrecadado no ano de 1945 foi de........ Cr$ 668.186,00, apresentando, portanto, uma diminuição de.......... Cr$ 138.400,60 em relação à arrecadação feita e m1944. O produto dêsse impôsto não se acha vinculado à renda ordinária do pôrto.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu, em 1945,

a Cr$ 16.394.776,60, verificando-se, assim, um decréscimo, em relação ao ano anterior, de Cr$ 1.270.676,40, ou sejam 7,2%.

Foi estabelecido um novo sistema de remuneração dos serviços de capatázia, fixando a taxa de Cr$ 6,00 por tonelada carregada ou descarregada do navio, dentro das horas normais e continuadas de 19 às 23 horas. Com a adoção dêsse sistema foi conseguido um grande aumento na produção média diária, a qual, havendo antes conseguido um "record" no navio "Itapé", com 700 toneladas passou a um máximo de 980 toneladas, no navio "Lechistan".

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Belém, bem como os serviços de navegação da amazônia, antes exercida pela "Amazon River", continuaram a ser executados, durante o ano de 1945, pela organização autárquica "Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Pôrto do Pará" (SNAPP). Os serviços do pôrto de Belém, organizados de conformidade com a atual legislação que os regula, processaram-se normalmente. Os de navegação, entretanto, não puderam ser mantidos no mesmo ritmo em que vinham sendo feitos, motivado principalmente pelos efeitos da guerra. Sem novo aparelhamento de embarcações apropriadas, teve a SNAPP de enfrentar o grande problema da campanha de produção da borracha, levando para os altos rios levas e levas de homens destinados aos seringais, gêneros para a sua alimentação e equipamentos de tôda a ordem, e trazendo para o pôrto de Belém o produto do seu trabalho — a borracha. Foi, realmente, uma luta insana que, com a paralização das hostilidades, entrou em uma fase de calma que se vem acentuando de dia para dia, influindo, agora, no movimento do pôrto.

Esta situação refletiu-se, durante o exercício de 1945, no problema financeiro, o que se verifica pela sensível diferença dos reduzidos recursos obtidos na receita e os constantes aumentos nas despesas.

O aparelhamento portuário já se acha obsoleto, carecendo de uma radical transformação. Para a conservação das profundidades do pôrto torna-se necessário manter uma dragagem quase permanente, que deve ser custeada tão sòmente pela própria receita do pôrto.

Para a melhoria de seus serviços, apresentou a direção da SNAPP um programa consubstanciado:

a) na renovação da frota;

b) no reaparelhamento do pôrto;

c) na transformação dos serviços em sociedade anônima dos quais, o primeiro dêsses itens já foi aprovado e se acha em sua fase preliminar, e os segundo e terceiro acham-se em estudo.

b) Tomada de contas — De 1 de agôsto de 1943 em diante, a SNAPP ficou isenta de tomada de contas, a qual foi substituída pelo regime de prestação de contas feitas por balancetes mensais, balanços semestrais e relatório anual, os quais são examinados pela Delegação de Contrôle e encaminhados à aprovação.

O resultado da receita e despesa no ano de 1945 foi o seguinte:

DISCRIMINAÇÃO	RECEITA	DESPESA
	Cr$	Cr$
Serviço de navegação:		
Viagens e serviços acessórios, inclusive Acôrdo da RDC-Transporte	33.750.434,80	47.166.059,80
Subvenção da Comissão de Marinha Mercante	4.500.000,00	—
Auxílio da Comissão de Contrôle dos Acôrdos de Washington	2 200.000,00	—
	40.450.434,80	47.166.059,80
Serviços portuários	25.263.154,70	22.344.373,30
Serviços dos diques e oficinas	9.487.091,50	9.769.244,30
Serviços anéxos	839.515,30	1.257.602,70
Diversos	3.237.035,50	2.244.116,50
	79.277.231,80	82.781.396,60

Verifica-se, assim, um "deficit" de Cr$ 3.504.164,80 na exploração comercial dos serviços da SNAPP em 1945, resultado êsse bastante mais satisfatório do que o realizado em 1944.

c) Tarifas portuárias — Estão em vigor, no pôrto de Belém, as tarifas aprovadas pela Portaria n.º 705, de 5 de setembro de 1935, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações constantes das Portarias n.º 33, de 17 de janeiro de 1938, n.º 378, de 13 de agôsto de 1938, n.º 708, de 25 de setembro de 1942, e n.º 641, de 22 de junho de 1944, da mesma autoridade, e pelo Decreto n.º 3.982, de 30 de dezembro de 1941.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados, pelo Segundo Distrito de Fiscalização, os seguintes estudos:

a) observações hidrográficas e meteorológicas — Foram feitas, com regularidade, observações nos marégrafos instalados em Belém e em Santana, na foz do rio Arari. Em Belém, a maior maré registrada foi de 4,09 metros, no dia 16 de março, e a menor de —0-30 metros, no dia 11 de junho. Em Santana, a maior mará registrada foi de 4,10 metros, no dia 16 de março, e a menor de —0,10 metros, no dia 21 de novembro. O marégrafo instalado em Arariúna também funcionou regularmente durante o ano, tendo sido feitas observações também em réguas instaladas em Tuiuiu, e Bôca do Lago. Os pluviômetros instalados em Arariúna e Tuiuiu, em observações regulares, forneceram os seguintes dados:

Aspecto do Rio Ararí

Outro aspecto do Rio Ararí

BELÉM DO PARÁ

Trapiche Santarém

em Arariúna, de fevereiro a dezembro, 2.286,7 m/m, sendo que o mês de maior descarga foi o de fevereiro, com 554,9 m/m; em Tuiuiu, durante todo o ano, 2.679,3 m/m, sendo a maior descarga em março, com...... 584,6 m/m. Em Belém, foram observadas as seguintes pressões atmosféricas: máxima 761,3 m/m, média.... 757,9 m/m, mínima 753,9 m/m, e as seguintes temperaturas: máxima 32,9°, média 28,8° e mínima 24,9°. Em Cametá foram observadas, regularmente, em uma régua sòmente as marés diurnas, verificando-se o seguinte resultado: máxima 3,99 metros, em 18 de março e mínima 0,07 metros, em 7 de dezembro. Nessa cidade foram observados ainda os ventos, que sopram quase todo o ano no quadrante de Nordeste.

b) Levantamentos e nivelamentos Foi feito um levantamento e nivelamento especial da cidade de Arariúna e margem do rio Arari, a fim de ser estudada a possibilidade de construção duma eclusa, em frente a essa cidade, com o objetivo de regularizar as águas do rio durante a estiagem, de junho a dezembro, para a irrigação dos campos e dar bebedouro ao gado. Foi também levantada uma planta hidrográfica do pôrto de Belém, por onde se verifica o seu açoriamento, pois o canal que deveria ter oito metros de profundidade em águas mínimas, está reduzido a seis metros.

OBRAS — Durante o ano de 1945 foram executadas, pelo Segundo Distrito de Fiscalização, as seguintes obras:

a) melhoramentos nos rios da ilha de Marajó — Prosseguiram com regularidade os serviços de limpesa, desobstrução e dragagem dos rios Arari, Genipapocu e outros, na ilha de Marajó, cujos resultados já se fazem sentir, pelo mais rápido escoamento das águas pluviais que inundam os campos de criação de gado, de janeiro a maio de todos os anos. Êsses resultados são mais apreciáveis nos rios Genipapocu e Tartarugas, de cujos leitos têm sido retirada a vegetação que os obstruem há longos anos.

b) barraggem da "Bôca do Lago" — Durante a estiagem do ano de 1945 não foi necessário armar a barragem móvel, do tipo Poirré, construída na "Bôca do Lago", com o fim de reter as águas do lago Arari, visto ter êsse lago mantido, durante o período referido, a água necessária à navegação das canoas de pescadores e à manutenção da grande quantidade de peixes que ali vive, os quais são apanhados e enviados para Belém, onde encontram um grande mercado;

c) limpesa das margens e do leito do rio Arari — Em agôsto, foi reiniciada a roçagem e queimada do mato encontrado nas margens do rio, bem como a derrubada de algumas àrvores que ameaçavam cair sôbre o rio, ficando concluído êsse serviço até o lugar denominado Mutá, a 30 quilômetros de Arariúna, onde havia parado anteriormente.

d) dragagem — Foi prosseguida a dragagem do rio Arari, desde a foz do igarapé Piraiauara até a "Bôca do Lago", bem como o repasse do canal já dragado.

e) conservação de obras — Durante o tempo em que esteve a dragagem paraliadaz, foi o pessoal aproveitado para a reconstrução das cortinas de madeira situadas entre as Três Ilhas, no estuário do rio Arari. Essas cortinas foram construídas para desviar as águas do rio Arari para a margem esquerda, a fim de conservar, pela

auto-dragagem, a limpesa já executada no canal. Os resultados obtidos têm sino plenamente satisfatórios.

f) conservação do material flutuante — Dispõe o Segundo Distrito de Fiscalização de um pequeno estaleiro montado em Santana, na foz do rio Arari, onde, durante o ano de 1945, foram executados reparos nas obras mortas da draga. "Bento Miranda", transformado o lameiro "Marajó" em um grande batelão, onde será montado um guindaste manual e construído um abrigo para o pessoal em serviço, bem como a construção e reparo de canoas.

g) ponteâtrapiche de Santarém — A verba distribuída para essa obra foi aplicada na construção de um armazem com duas coxias e no acabamento da ponte. Para que os navios de oito metros de calado possam ter acesso a essa ponte durante a época da estiagem, torna-se necessário prolongá-la de mais 12,00 metros, para cujo serviço já dispõe o Segundo Distrito de Fiscalização de grande parte da madeira necessária. Para a defesa da margem, será necessária a construção de um muro de arrimo, no litoral.

ESTADOS DO MARANHÃO E PIAUI

Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-3)

As atividades dêste Departamento nos Estados do Maranhão e Piaui, durante o ano de 1945, foram executadas por intermédio do Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-3), com sede na cidade de São Luís do Maranhão.

Não havendo pôrto organizado sob a sua jurisdição, para ser fiscalizado, os trabalhos dêsse Distrito ficaram limitados às obras de reparação dos cais da Sagração, aos melhoramentos dos rios do Maranhão, do rio Parnaíba e dos canais de Arapapaí, Aurá e São José e à coleta de dados estatísticos dos portos de São Luís, Tutóia, Luís Corrêa e Parnaíba.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	292.895,00	285.395,10	7.499,90
Material	61.520,00	61.494,00	26,00
Plano de Obras e Equipamentos	1.950.000,00	1.949.244,30	755,70

PÔRTO DE SÃO LUÍS

I — CONTRATO

Ainda durante o ano de 1945, nenhuma obra de melhoramento pôde ser executada no pôrto de São Luís, tendo sido anulada a concorrência que fôra realizada no ano anterior para a construção de uma ponte acostável, de concreto armado, em frente à cidade de São Luís.

II — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	82.180	79.914	— 2.266	43.395	27.024	— 16.371
Internacional.........	1.540	2.598	+ 1.058	7.194	32.957	+ 25.763
TOTAL.............	83.720	82.512	— 1.208	50.589	59.981	+ 9.392

Verifica-se, assim, que durante o ano de 1945 houve um aumento bastante acentuado do movimento de mercadorias exportadas para o exterior, bem como das importadas da mesma procedência. O movimento de mercadorias transportadas por cabotagem, tanto as de importação como as de exportação, sofreu uma diminuição sensível, em relação ao do ano de 1944.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros................	3.809	3.734	— 75	228.976	323.128	+ 94.152
Estrangeiros...............	14	26	+ 12	20.478	49.957	+ 29.479
TOTAL...............	3.823	3.760	— 63	249.454	373.085	+ 123.631

Do quadro acima, verifica-se ter havido uma pequena diminuição no número de navios brasileiros que freqüentaram o pôrto de São Luís durante o ano de 1945, notando-se, por outro lado, aumento do número de navios estrangeiros e da tonelagem dos navios, quer brasileiros, quer estrangeiros, tomando-se como referência a quantidade e tonelagem dêsses navios verificada em 1944.

No movimento total de navios, verifica-se uma diminuição do número de navios que freqüentaram o pôrto, com uma grande aumento, porém, da respectiva tonelagem.

c) Receita

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de.......... Cr$ 37.910,10, contra Cr$ 43.677,10 do ano anterior, o que dá, portanto, uma diminuição de Cr$ 5.767,00.

III — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados no Estado do Maranhão, pelo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-3), os seguintes estudos:

a) observações hidrográficas e meteorológicas — Foi adquirido no ano em aprêço um barômetro de cuba que, instalado, veio completar satisfatòriamente o pôsto meteorológico de propriedade do Terceiro Distrito de Fiscalização, existente em Ponta d'Aleia. Não tendo sido ainda instalado o marégrafo existente em depósito nesse Distrito, continuou instalado em Ponta d'Areia um maremetro, onde foram feitas observações de altura de maré, que prestaram valioso serviço informativo tanto para os trabalhos hidrográficos que foram realizados pelo Distrito no rio Bacanga, como também à navegação em geral.

b) estudos no rio Bacanga — No primeiro semestre de 1945, foram levados a efeito os estudos no rio Bacanga, que haviam sido iniciados no ano anterior. O levantamento topo-hidrográfico executado foi desenhado em planta, de modo a permitir a elaboração de um projeto para estabelecer, ao longo do rio Bacanga, um canal de navegação.

c) estudos no canal do Arapapaí — Foi concluído, também, o estudo do canal do Arapapaí, com fundamento no qual foi elaborado o respectivo projeto de melhoramento.

OBRAS — Durante o ano de 1945 foram executadas no Estado do Maranhão, pelo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-3), as seguintes obras:

a) reparo do cáis da Sagração — Em continuação aos trabalhos que já tinham sido iniciados no ano anterior, foram procedidos trabalhos de reparação do cais da Sagração, com a remoção da antiga pavimentação, excavação, atêrro e melhoramentos gerais nas galerias de águas pluviais nas rampas "das Palmeiras" e "do Palácio", bem como ligeiros reparos em diversos trechos do muro de arrimo dessa última rampa. Necessitam, ainda, ser reconstruídos dois trechos do cais da Sagração, mais èriamente danificados, e que apresenta mrespectivamente as extensões de 60,00 e 32,00 metros lineares.

b) melhoramentos no rio Mearim — Nos meses de janeiro a agôsto, foram procedidos com a draga "Gomes de Sousa" os serviços de desobstrução e limpesa do rio Mearim — a mais importante via fluvial navegável do Estado do Maranhão —, operando no trecho compreendido entre Lapela e Marianópolis, onde o tráfego de embarcações é mais intenso e onde se encontram maiores obstáculos à navegação. Nesses trabalhos, em que foram dispendidos 156 dias úteis de serviço, foram retirados do leito do rio 873 troncos, árvores e galhadas, num volume total de 1.785,000 metros cúbicos. Ainda no rio Mearim, foram procedidos trabalhos de desmatamento das margens nos trechos "Furo de São Luís Gonzaga", "Furo de Pedreiras", entre Bacabal e São Luís Gonzaga, Moitas e Bacabal e entre Pedreiras e São Raimundo, numa extensão total de 5.470 metros.

c) melhoramentos no rio Itapecurú — Nos meses de julho a outubro, foi feito o desmatamento das margens do rio no trecho de Rosário à cidade de Itapecurú, numa extensão total de 7.900 metros. De agôsto a dezembro, a draga "Gomes de Sousa" operou nesse rio, nu mperíodo de 120 dias úteis de serviço, retirando do leito do

rio 90 troncos de árvores e galhadas, num volume total de 125.000 metros cúbicos.

d) melhoramentos no canal do Aurá — Durante o ano de 1945 prosseguiram os serviços de dragagem, limpesa e desobstrução do canal do Aurá, efetuados pela draga de alcatruzes "Morais Rêgo", a qual trabalhou 190 dias úteis de serviço, tendo dragado o volume total de 10.856,000 metros cúbicos de lodo e argila. Além dêsse serviço, foram feitos a reconstrução manual de um trecho do dique de terra, no local denominado "Barragem do Padilha", numa extensão de 800 metros, e num volume total de...... 7.200,000 metros cúbicos; o desmatamento das margens do canal, a partir do local denominado "Mangal".

PORTOS DE TUTÓIA, LUÍS CORRÊA E PARNAÍBA

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

1) Pôrto de Tutóia:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem..........	13.218	9.364	— 3.854	8.435	12.664	+ 4.229
Internacional.........	227	1.047	+ 820	8.097	27.251	+ 19.154
TOTAL...........	13.445	10.411	— 3.034	16.532	39.915	+ 23.383

Verifica-se, pois, ter havido em 1945 um sensível aumento na tonelagem de mercadorias exportadas, em relação ao ano anterior.

2) Pôrto de Luís Corrêa (Amarração).

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem..........	1.662	263	— 1.399	2.400	1.964	— 436
TOTAL...........	1.662	263	— 1.399	2.400	1.964	— 436

No pôrto de Luís Corrêa não houve movimento de mercadorias do ou para o exterior, verificando-se um decréscimo bastante acentuado no movimento de mercadorias por cabotagem, como um reflexo, principalmente, das difíceis condições de acesso que apresenta o pôrto.

3) Pôrto de Parnaíba:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	—	12.422	—	—	5.141	—

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

1) Pôrto de Tutóia:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	46	121	+ 75	16.208	28.140	+ 11.932
Estrangeiros	6	13	+ 7	18.121	35.900	+ 17.779
TOTAL	52	134	+ 82	34.329	64.040	+ 29.711

Verifica-se, assim, um sensível au-mento do número de navios que pre-qüentaram o pôrto em 1945, em rela-ção ao ano anterior.

2) Pôrto de Luís Corrêa:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	88	63	— 25	3.252	2.147	— 1.105
TOTAL	88	63	— 25	3.252	2.147	— 1.105

Acompanhando o decréscimo verificado no ano de 1945 na tonelagem de mercadorias movimentadas pelo pôrto de Luís Corrêa, houve também uma diminuição sensível no número de navios que freqüentaram o pôrto, tomando como referência o ano de 1944.

3) Pôrto de Parnaíba:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros...............	—	679	—	—	59.455	—
TOTAL...............	—	679	—	—	59.455	—

No número de navios que freqüentaram o pôrto de Parnaíba em 1945 estão englobados também os rebocadores e as alvarengas, e cujo número foi nesse ano, respectivamente, de 160 e 504.

c) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de Cr$ 12.290,50, arrecadado no pôrto de Tutóia, e o que representa um aumento de...... Cr$ 5.755,20 sôbre o total arrecadado, nesse mesmo pôrto, no ano anterior.

II — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados os seguintes estudos:

a) na via navegável entre Parnaíba e Tutóia: levantamento da bôca do igarapé do Vidal com o Parnaíba, abrangendo êsses estudos uma faixa de terra suficiente para ser projetada uma nova ligação dessas duas vias fluviais; levantamento de todo o igarapé do Vidal, com seções transversais de 40 em 40 metros; levantamento da bôca do igarapé do Vidal com o igarapé da Manga, a fim de ser projetada uma ligação mais conveniente; levantamento do trecho do igarapé da Manga, desde a bôca do igarapé do Vidal até dois quilômetros a montante, em direção ao Santa Rosa, com seções transversais espaçadas de 40 em 40 metros; estudos de correntes com flutuadores nos igarapés do Vidal e Manga e nas bôcas do Vidal com o Parnaíba e da Manga com o Santa Rosa; e medição de descarga, com molinete, nos igarapés do Vidal e da Manga.

b) no rio Igarapu, foi feito um reconhecimento para avaliação dos melhoramentos de que necessita.

c) no canal de São José, foram prosseguidos os estudos, com o levantamento de seções transversais espaçadas de 20 em 20 metros.

OBRAS — Durante o ano de 1945 foram executadas as seguintes obras:

a) na via navegável entre Parnaíba e Tutóia, foi construída uma estacada de carnaúba e mangue a fim de fechar a passagem do igarapé do Vidal para o rio Estêvão, aumentando,

assim, a intensidade da corrente em direção ao igarapé da Manga.

b) no rio Parnaíba, prosseguiram os trabalhos de limpesa e desobstrução das margens e leito do rio, sendo para isso o rio dividido em três trechos: de Floriano a Teresina, de Teresina a Repartição, e de Repartição a Parnaíba.

c) no canal de São José, foram executadas obras no quilômetro dois dêsse canal ,com a reparação do dique existente, tendo ainda sido feita a limpesa e desobstrução de pedras que obstruiam o leito.

ESTADO DO CEARÁ

Quarto Distrito de Fiscalização (DF-4)

Os serviços de portos, rios e canais no Estado do Ceará, estão afetos ao Quarto Distrito de Fiscalização (DF-4), com sede em Fortaleza, e ao qual coube, durante o ano de 1945, a fiscalização das obras do pôrto de Fortaleza, na enseada de Mocuripe, a fiscalização e conservação das dunas fixadas em vários locais e a coleta de dados estatísticos nos vários portos do Estado.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	614.448,00	586.112,40	28.335,60
Material	22.400,00	22.359,70	40,30

PÔRTO DE FORTALEZA

I — CONTRATO

Segundo o têrmo assinado em 15 de fevereiro de 1934, "ex-vi" do Decreto n.º 23.606, de 20 de dezembro de 1933, as obras de construção do pôrto de Fortaleza, e postriormente a sua exploração comercial, foram dadas em concessão ao Estado do Ceará.

A execução da obra, que foi confiada à Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, mediante contrato por ela firmado em 2 de março de 1938 com o Govêrno daquele Estado, em conseqüência de concorrência pública havida em novembro de 1936, era inicialmente localizada em frente à cidade de Fortaleza.

Modificada, posteriormente, a localização do pôrto para a enseada de Mocuripe, foi o respectivo projeto aprovado pelo Decreto n.º 544, de 7 de julho de 1938, com o orçamento global de Cr$ 38.896.260,00, e assinado em 13 de julho dêsse mesmo ano um têrmo aditivo ao contrato de 2 de março, para a execução dessas obras.

As referidas obras foram iniciadas, pròpriamente, em 23 de agôsto de 1938, com a construção de um dos enrocamentos laterais do cais, tendo sido concluídas oficialmente em 3 de dezembro de 1945, na quantidade de obras contratadas com a Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas.

O orçamento inicialmente aprovado para as obras tem sido acrescido, com

revisão de preços e aumento de obras, atingindo a Cr$ 43.792.307,00, com a majoração aprovada pelo Decreto-lei n.º 7.627.

Grande parte dessa importância foi fornecida pelo Govêrno Federal, que transferiu ao Estado do Ceará, como auxílio para a execução das obras, de conformidade com a Legislação Portuária, o produto da taxa de 2%, ouro, sôbre os direitos de importação, desde o início de sua arrecadação até 23 de novembro de 1933, quando foi essa taxa substituída pela de 10% adicionais, bem como o produto dessa última taxa, as quais, até 31 de dezembro de 1945, renderam Cr$ 30.204.361,00.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Com a conclusão das obras contratadas, dispõe o pôrto de Mocuripe, como obra de abrigo, de um quebra-mar de enrocamento de pedra, com a extensão total de 1.465 metros, e de um trecho de cais acostável, com 400 metros de extensão, onde falta executar o respectivo atêrro para constituição do necessário terrapleno do cais.

Até que o movimento do pôrto possa ser feito em Mocuripe, estão sendo utilizadas as antigas insstalações e aparelhamento existentes em Fortaleza, constantes de:

Ponte metálica — 1, de propriedade da Alfândega.

Armazéns — 31, com 13.104,70 metros quadrados e capacidade de.. 50.000,00 metros cúbicos.

Guindastes — 3, de 2 1/2, 6 e 10 toneladas, montados sôbre a ponte metálica.

Rebocadores — 10, de 10 a 60 HP.

Instalações para inflamáveis — 7 armazéns, com a capacidade total de 4.100,000 metros cúbicos, em Fortaleza, e um pôsto acostável, localizado na parte interna do quebra-mar, sendo a descarga do combustível feita a granel, por meio de "pipe-line", que o conduz diretamente para os tanques construídos na área dunosada da ponta de Mocuripe.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem............	66.971	77.249	+ 10.278	24.837	24.302	— 535
Internacional.........	18.566	23.165	+ 4.599	32.953	40.087	+ 7.134
TOTAL...........	85.537	100.414	+ 14.877	57.790	64.389	+ 6.599

Verifica-se, pois, um aumento de tonelagem de mercadorias movimentadas, em 1945, no pôrto de Fortaleza, sôbre o movimento verificado no ano anterior. A diminuição constatada na exportação por cabotagem é quase desprezível, enquanto que os aumentos verificados na importação por cabotagem e internacional e na exporta-

ção para o exterior foram bastante ponderáveis.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros...............	514	606	+ 92	223.688	342.107	+ 118.419
Estrangeiros..............	27	36	+ 9	88.219	131.920	+ 43.701
TOTAL...............	541	642	+ 101	311.907	474.027	+ 162.120

Pelo quadro acima, verifica-se que houve um aumento geral bem apreciável da freqüência e tonelagem das embarcações que freqüentaram o pôrto de Fortaleza em 1945, tomando como referência o ano anterior.

c) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de............ Cr$ 495.731,30, o que, em relação à importância arrecadada no ano anterior, apresenta um aumento de...... Cr$ 155.725,80.

IV — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Por intermédio do Quarto D i s t ri t o de Fiscalização (DF-4), foram realizados, periòdicamente, levantamentos topo-hidrográficos na enseada de Mocuripe, para acompanhar as variações de profundidade decorrentes da construção do quebra-mar.

Em junho de 1945, foi apresentado pelo Engenheiro Thiers de Lemos Fleming, Chefe do Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização dêste Departamento, e que havia sido designado para estudar os efeitos hidrográficos na enseada de Mocuripe e do lado externo do quebra-mar construído, um substancioso relatório, com as seguintes conclusões:

1. durante a sua construção o molhe de Mocuripe não afetou a movimentação das isobatas na enseada, num mesmo sentido.

2. Para efeitos práticos, no que se relaciona com a construção do molhe, as alterações do relêvo do fundo da enseada, foram desprezíveis, desde a curva de ± 0,00 m até — 6,00 m.

3. Os "graus de deslocação" das isobatas na enseada de Mocuripe foram pequenos, não indicando transformações de relêvo do fundo marinho por influências estranhas ao jôgo dos fatores naturais ordinários.

4. Não se define o processamento de efeitos hidrográficos num único e permanente sentido, quer de aprofundamento ou de açoreamento.

5. Não há na enseada oscilações periódicas das isobatas com a sucessão das estações do ano, parecendo as oscilações observadas dependeram de causas marinhas não pesquisadas.

6. Há na enseada uma faixa estreita, mais sujeita a pequenas e freqüentes alterações reversíveis de profundidade, a qual se extende da iso-

bata ± 0,00 m até a de — 3,00 m; na faixa de — 3,00 m a — 5,00 m as profundidades são mais estáveis, isto é, as variações se processam em períodos de tempo mais longos; a faixa compreendida pelas curvas de — — 6,00 m e — 7,00 m é mais instável que a precedente e a faixa mais larga, desde a isobata de — 8,00 m até a de — 10,00 m é mais estável no tempo, isto é, requer um período de tempo maior para uma alteração de profundidade do mesmo valor.

7. O cabeço do molhe projetado para melhor abrigar a enseada, não alcançou, nem muito se aproximou das profundidades de linha de equilíbrio local.

8. O relêvo do fundo marinho da enseada de Mocuripe não sofreu, durante a construção do molhe, nem apresentou ocorrência digna de registro especial. A declividade é mais acentuada até a isobata de —4,00 m, suavisando-se gradativamente para as profundidades maiores.

9. Durante a construção do molhe não se deu na enseada a formação de qualquer açoreamento particular localizado em forma de banco ou pontal.

10. O regime de açoreamento--excavação na enseada não está sujeito a bruscas variações. Tanto os aprofundamentos como os açoreamentos se processam gradativamente, sendo mais lentos os aprofundamentos que os açoreamentos que lhes sucedem.

11. Durante os 50 meses estudados, 66% do tempo foi tomado por processos de aprofundamento, cabendo aos açoarementos os restantes 34%.

12. Não há uma relação sensível entre as ocorrências dos períodos de aprofundamento ou açoreamento e as estações do ano.

13. O regime açoreamento-aprofundamento na enseada parece não estar ligado a fatores meteorológicos, mas sim às variações dos valores de agentes atuando no vasto campo do mecanismo das águas marinhas.

14. A regularidade do fonômeno açoreamento-aprofundamento induz a admitir que o mecanismo das águas se processa segundo um regime de intensidade de variação gradual e reversível, muito interessante, cujo conhecimento seria conseguido por um atraente e penetrante estudo nos fatores hidrodinâmicos em jôgo no corpo da massa líquida.

15. Os açoreamentos relativos, máximos, na enseada, têm pràticamente os mesmos valores, fato curioso, visto sucederem a processos de aprofundamento cujos máximos são, proporcionalmente, bem diferentes.

16. Durante os 50 meses estudados o regime açoreamento-aprofundamento na enseada, apresenta máximos de aprofundamento, em períodos variáveis de tempo, cujas diferenças relativas não ultrapassam 6,20% dos volumes dos prismas, seguidos de máximos de açoreamento pràticamente iguais. A diferença entre o maior aprofundamento e o maior açoreamento, relativos, não é superior a 6,44%.

17. A partir de setembro de 1940 até novembro de 1944 a enseada de Mocuripe aprofundou-se segundo uma curva regular, com máximos e mínimos, sendo de 8,25% o aprofundamento máximo "maximorum" e de 1,5% o minimuh "minimorum".

18. Na enseada de Mocuripe, durante o período estudado, houve reduzida variação do prisma dágua em relação ao seu valor médio, mostrando essa mesma enseada uma constância e uniformidade realmente surpreendentes.

19. O açoreamento do lado externo do molhe do pôrto de Fortaleza ocorreu e prosseguiu de modo intensivo desde o início da sua construção, sem que, contudo, tivesse contornado a extremidade em progresso, mesmo quando tal extremidade se deteve pelo tempo em que as obras estiveram paralizadas, em conseqüência do acidente sofrido pelo titan.

20. Tomando-se uma certa área do lado externo do molhe e a êle adjacente, em tôda a sua extensão, isto é, compreendendo a parte construída do projeto e a que restava construir e cubando os prismas dágua tendo por base essa área para cada planta levantada, verifica-se que os valores dos cubos dos prismas não sofreram variações de importância até o mês de fevereiro de 1942.

21. A partir dêsse mês o volume do prisma decresceu sensìvelmente, significando que o açoreamento lateral passou a acompanhar o molhe "pari-passu" ao seu avançamento.

22. De fevereiro de 1942 a novembro de 1944, o prisma acima limitado teve um açoreamento de...... 1.100.000 metros cúbicos ou 60% do seu primitivo volume, convindo observar que não se trata de açoreamento total ao lado do molhe, mas tão sòmente o verificado na área adotada para as comparações.

23. O açoreamento lateral à parte construída do molhe prosseguiu sempre durante tôda a construção, havendo períodos em que o seu acréscimo era "superior" aos acréscimos de volume dágua do prisma, correlativos com os avançamentos do molhe e períodos em que era "inferior", isto é, se atrasava.

24. Nos 50 meses estudados, 23 couberam a processos de açoreamento superior e 27 a inferior. A partir de fevereiro de 1942 isto é, três meses após a curvatura do molhe os açoreamentos superiores se desencadearam em tal ritmo de intensidade que o volume do prisma dágua lateral à parte construída, em novembro de 1944, quando o molhe tinha 1.292 metros resultou menor que o de fevereiro de 1942, quando o molhe apenas tinha 680 metros.

25. A partir do início da curva operada quando o molhe tinha 600 metros, êste criou condições propícias ao açoreamento lateral, invertendo o regime do efeito hidrográfico que se vinha observando, de diminuição relativa de tal açoreamento.

26. A orientação do molhe a partir da curva forçou um grande aumento da perda de capacidade de transporte de matéria sólida na massa líquida, ao invez de conservar um excedente dessa mesma capacidade, cuja comprovada existência deveria estar fora de dúvidas, antes de se mudar a orientação.

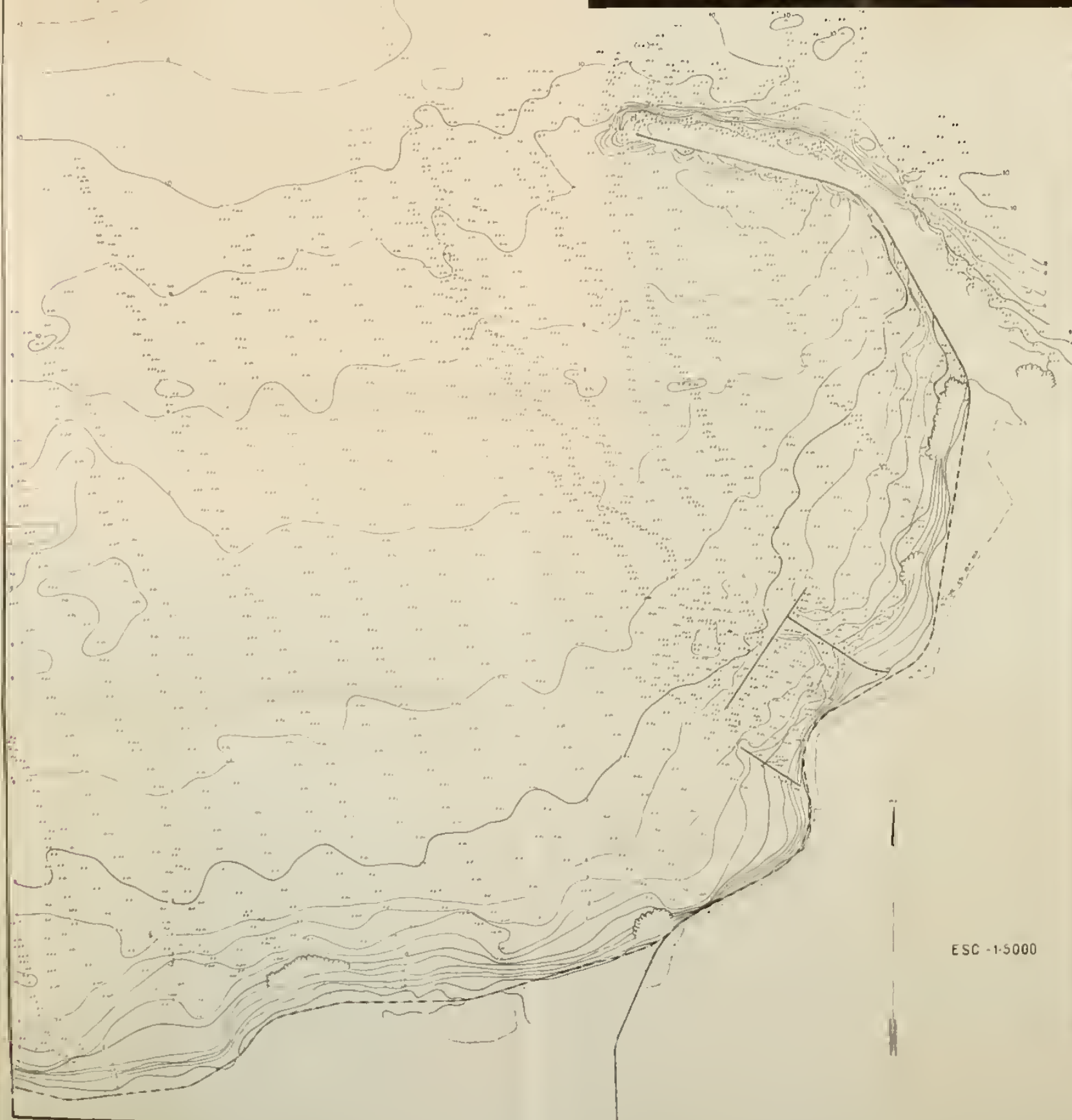
27. A curvatura do molhe no ponto em que se deu foi prematura tendo ativida o processo de açoreamento lateral e foi operada justamente em momento inoportuno, isto é, quando tal efeito hidrográfico deveria retroceder.

28. O açoreamento lateral na parte construída do molhe era acompanhado por açoreamentos na parte a construir, os quais se ativaram após a curvatura.

29. O molhe influiu sôbre o mecanismo das águas, diminuindo a sua capacidade de transporte de matéria sólida, numa certa distância além do seu próprio comprimento, durante tôda a construção. Êsse efeito hidrográfico prejudicial aumentou de intensidade a partir da curvatura da obra, quando

Vista do Quebra-Mar — Fortaleza — Ceará

R. C.
IDROGRAFICA
OCURIPE
DE 1945
N.V
ESC.-1-5000

D. N. P. R. C.
PLANTA TOPO-HIDROGRAFICA
DO
PORTO DE MUCURIPE
DEZEMBRO DE 1945
ESC - 1:5000

se inverteu a fase de decréscimo de tal efeito, que já se havia anunciado.

30. Em novembro de 1944, data da última planta estudada, a tendência dêsse efeito era desfavorável o que contraria as possíveis esperanças de melhoramento da situação com os futuros prolongamentos da obra dentro da orientação fixada no projeto.

31. A pergunta se a enseada será futuramente invadida pelas areias vindas do lado externo após contornarem o cabeço do molhe, levanta um problema obscuro e delicadamente complexo. Sòmente um exaustivo estudo com o conhecimento do maior número possível de elementos do mecanismo das águas locais e a realização de ensaios com modelos permitirão o prévio entendimento dos efeitos hidrográficos possíveis, em continuação aos já processados, ou aqueles que sobreviriam se se executassem tais ou quais correções. O caso pode acontecer que fique esclarecido ser a invasão das areias controlável por uma dragagem mais econômica que soluções implicando em complementações do molhe.

32. A erosão verificada na praia de Iracema foi mais devida ao regime do mecanismo das águas marinhas circudantes que a uma ação indireta do molhe.

33. O máximo de excavação, cujo volume deslocado foi aliás pequeno, em comparação com casos similares, deve ter ocorrido por sobreposição do regime do mecanismo das águas em fa[illegible] de aprofundamento com a ação pa[illegible]icular dessa ao readquirirem suficiente capacidade de transporte, no intervalo entre a ponta do molhe e a praia.

34. A execução de obras definitivas para a defesa e estabilização da praia de Iracema parece ainda prematura.

Êsse relatório, juntamente com os estudos já existentes e os que estão sendo procedidos por êste Departamento, permitirão um juízo mais exato sôbre a conveniência de obras complementares do pôrto, inclusive da execução do prolongamento de quebra-mar, de conformidade com o projeto aprovado pelo Decreto-lei n.º 8.429, de 21 de dezembro de 1945, com o orçamento de Cr$ 36.000.000,00.

OBRAS — Durante o ano de 1945, não foi executada, diretamente pelo Quarto Distrito de Fiscalização, obra alguma.

Pelo Estado do Ceará, concessionário do pôrto, foi concluída a parte das obras contratadas com a Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, tendo assim sido executados:

a) na pedreira de Monguba — a exploração da pedra destinada ao quebra-mar e às obras de proteção da pria de Iracema. Dadas as deficiências do trnasporte, não pôde, ainda nesse ano, ser a pedreira ser utilizada dentro das possibilidades de produção.

b) no quebra-mar, foram construídos 120 metros, em que foram empregadas 90.629,85 toneladas de pedra.

c) no cais de 8,00 metros — foram concluídos os 128 metros restantes, com a colocação do respectivo estrado e enrocamento de sustentação do atêrro.

d) na proteção da praia de Iracema — para evitar a excavação da praia, o que ameaçava o desmoronamento de várias construções residenciais, foi prosseguida a execução de um

dique longitudinal de enrocamento, havendo o Govêrno Federal, pelo Decreto-lei n.º 8.428, de 21 de dezembro de 1945, aprovado o repsectivo projeto, com o orçamento global de Cr$ 2.628.000,00.

e) dragagem — para a execução dos serviços de dragagem na bacia de evolução do pôrto, foi cedida ao Estado do Ceará, pelo Govêrno Federal, a draga "Sandmaster", de propriedade dêste Departamento, a qual no entanto não pôde operar eficientemente naquele pôrto, tendo assim sido restituída a esta Repartição e transportada para o Rio de Janeiro. Em seu lugar, foi cedida a draga "Bahia", também de propriedade dêste Departamento, e que se encontrava no pôrto do Recife.

f) dunas — êsse serviço continuou a cargo do Estado do Ceará, de conformidade com o decreto de concessão do pôrto, no trecho compreendido entre a ponta de Mocuripe e a barra do rio Cocó.

PÔRTO DE CAMOCIM

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	2.531	3.085	+ 554	6.967	17.950	+ 10.983
Internacional	—	—	—	—	8.987	+ 8.987
TOTAL	2.531	3.085	+ 554	6.967	26.937	+ 19.970

mercadorias por cabotagem em relação ao ano anterior, sobressaindo, principalmente, a exportação.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	189	220	+ 31	13.521	42.921	+ 29.400
Estrangeiros	—	2	+ 2	—	7.481	+ 7.481
TOTAL	189	222	+ 33	13.521	50.402	+ 36.881

O quadro acima acusa um aumento geral no número de navios, e na respectiva tonelagem, que freqüentou o pôrto de Camocim em 1945, tomando como referência o movimento do ano anterior.

PÔRTO DE ARACATÍ

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	1.674	693	— 981	10.003	10.816	+ 813
TOTAL...........	1.674	693	— 981	10.003	10.816	+ 813

Apesar de ter havido uma diminuição sensível da tonelagem de mercadorias importadas, em 1945, tomando como referência o ano anterior, ainda assim o movimento geral do pôrto permaneceu sensìvelmente o mesmo pelo aumento verificado na tonelagem de mercadorias exportadas.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros...............	98	69	— 29	18.136	20.098	+ 1.962
TOTAL...............	98	69	— 29	18.136	20.098	+ 1.962

Verifica-se, assim, que tendo havido uma diminuição no número de navios que freqüentaram o pôrto em 1945, tomando como referência o ano de 1944, somaram êles uma maior tonelagem de registro nesse ano.

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

Quinto Distrito de Fiscalização (DF-5)

As atividades dêste Departamento no Estado do Rio Grande do Norte, são exercidas por intermédio do Quinto

Distrito de Fiscalização (DF-5), com sede na cidade de Natal, e que teve a seu cargo a exploração comercial do pôrto de Natal e a execução das obras de melhoramento da barra e canal de acesso ao pôrto, as do pôrto de Macau e do rio Cunhaú, e os serviços de fixação de dunas em vários locais.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	1.041.566,60	—	—
Material	234.600,00	223.590,00	11.010,00
Plano de Obras e Equipamentos	2.150.000,00	2.150.000,00	—

PÔRTO DE NATAL

I — ADMINISTRAÇÃO

O pôrto de Natal é administrado e explorado diretamente pelo Govêrno Federal, de acôrdo com o disposto no Decreto n.º 21.995, de 21 de outubro de 1932, observados, quanto ao pessoal da Administração do Pôrto de Natal, o Decreto-lei n.º 5.869 e o Decreto n.º 13.561, ambos de 1 de outubro de 1943.

Conforme já foi consignado nos relatórios anteriores, êste Departamento providenciara a transformação da Administração do Pôrto de Natal em entidade autárquica, tendo nesse sentido sido apresentado ao Sr. Presidente da República, com a Exposição de Motivos n.º 476, de 30 de abril de 1944, do Ministério da Viação e Obras Públicas, o respectivo projeto de lei.

No ano de 1945, o DASP, a quem fôra encaminhado o referido projeto, para estudo, opinou contràriamente à medida pleiteada, sob a consideração de que os últimos balanços daquela Administração acusavam um "déficit" sistemático, não havendo, assim, vantagem em ser concedida a autonomia solicitada porque a entidade criada continuaria a depender econômicamente do Govêrno.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Tendo sido oficialmente inaugurado, em novembro de 1945, os trechos de cais prolongado e reconstruído do pôrto de Natal, o aparelhamento e instalações portuárias agora existente é o seguinte:

Cais — com 400,00 metros de extensão acostável, para 8,00 metros de profundidade, em águas mínimas.

Armazens — 2, com a área útil de 3.552,00 metros quadrados.

Guindastes — 4, à vapor, para 1 a 5 toneladas.

Instalações especiais para descarga e armazenamento de combustíveis líquidos, construídas pela Standard Oil Company of Brazil, para serem entregues ao pôrto uma vez concluída a guerra.

Armazéns frigorífico, ainda em início de construção, tendo o respectivo têrmo de ajuste sido assinado com a firma Byington & Cia., em 10 de setem-

bro de 1945, para execução das obras de conformidade com o projeto e orçamento aprovados pelo Decreto n.º 18.518, de 30 de abril de 1945.

Para o melhoramento dêssas instalações, torna-se necessária a aquisição de novos guindastes, adequados às operações de carga e descarga das mercadorias, bem como a construção de novos armazéns, no novo trecho de cais construído em prolongamento ao existente.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	28.407	25.112	— 3.285	15.851	16.297	+ 446
Internacional	76	482	+ 406	154	1.028	+ 874
	+	+	+	+	+	+
TOTAL	28.483	25.594	— 2.889	16.005	17.325	+ 1.320

Pelo confronto do movimento de mercadorias no ano de 1945 com o do ano anterior, verifica-se que houve sòmente diminuição na tonelagem da importação por cabotagem, enquanto que os demais valores se apresentaram mais elevados em 1945. Ainda assim, a tonelagem total movimentada no pôrto de Natal em 1945, foi inferior à do ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	205	254	+ 49	166.891	235.509	+ 68.623
Estrangeiros	1	2	+ 1	5.200	9.744	+ 4.544
TOTAL	206	256	+ 50	172.091	245.258	+ 73.167

Verifica-se, assim, que o número de navios que freqüentou o pôrto de Natal em 1945, bem como a respectiva tonelagem de registro, foi sensìvelmente superior ao do ano anterior, tanto no que se refere aos navios brasileiros, como aos navios estrangeiros.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Natal foi de 107 toneladas por metro.

d) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — O total arre-

cadado por conta dêsse impôsto, em 1945, no pôrto de Natal, foi de...... Cr$ 6.487,20, apresentando, portanto, um aumento de Cr$ 4.190,50 sôbre a arrecadação feita no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu, em 1945, a Cr$ 679.931,80, o que corresponde a uma diminuição de Cr$ 88.556,50 sôbre a renda verificada no ano anterior. Essa receita é recolhida integralmente à Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional no Estado do Rio Grande do Norte.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Natal continuou a se processar diretamente pelo Govêrno Federal, por intermédio da Administração do Pôrto de Natal, tendo os serviços de sua exploração comercial sido executados com inteira regularidade.

Perdurou, ainda, durante o ano de 1945, o mesmo regime deficitário que se tem evidenciado nos anos anteriores, quanto à exploração comercial do pôrto, resultante principalmente da própria situação econômica do Estado do Rio Grande do Norte e de todo o "hinterland" do pôrto, que, devido à guerra, teve a sua situação comercial relativamente reduzida e quase sem atividade industriais.

Tendo em vista a conclusão da guerra, e não mais predurando as razões que levaram o Govêrno Federal a assinar, em 6 de agôsto de 1942, com a Standard Oil Company of Brazil, o têrmo de ajuste para a construção e exploração, à título precário, das instalações para inflamáveis do pôrto de Natal, foi êste Departamento autorizado a reiniciar as providências necessárias à revisão do referido têrmo de Ajuste, de conformidade com o Aviso n.º 680/SSNV, de 25 de setembro de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

b) Movimento Financeiro — Foi o seguinte o movimento financeiro do pôrto de Natal, durante o ano de 1945:

	Cr$
renda bruta arrecadada	681.88,00
despesa de custeio e conservação	939.741,60
"déficit" verificado na exploração do pôrto	257.853,60

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor em 1945, no pôrto de Natal, as tarifas portuárias aprovadas pela Portaria n.º 503, de 18 de maio de 21 de outubro de 1943, e n.º 227, de 1943, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações introduzidas pelas Portarias ns. 1.229, de 29 de fevereiro de 1944, do Senhor Ministro.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados, pelo Quinto Distrito de Fiscalização (DF-5), os seguintes estudos:

Seguintes estudos *a*) observações hidrográficas e meteorológicas — tendo sido feitas, com regularidade, o registro das alturas da maré, pelo marégrafo instalado junto ao pôrto, e as observações de temperatura, pressão e vento.

b) estudos topo-hidrográficos para a abertura do "Furado das Conchas", no município de Assú, cujo projeto e respectivo orçamento, então elaborado, foi aprovado pelo Decreto n.º 19.563, de 4 de setembro de 1945.

OBRAS — Durante o ano de 1945 foram executados, pelo Quinto Distrito de Fiscalização (DF-5), as seguintes obras:

a) de prolongamento e de reconstrução de cais — as quais vêm sendo

executadas pela Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, de acôrdo com os projetos aprovados, estando pràticamente concluídas. No ano em aprêço, os serviços executados limitaram-se à conclusão do enrocamento e atêrro para acesso das linhas férreas ao cais, pela sua extremidade de juzante, e de mais alguns pequenos serviços de acabamento.

b) de melhoramento da barra e do canal de acesso ao pôrto — cujas obras vêm sendo, também, executadas pela Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, de acôrdo com o projeto aprovado pelo Decreto n.º 10.663, de 20 de outubro de 1942. Foi prsosseguida, durante o ano de 1945, a construção dos espigões de enrocamento constantes do projeto, não tendo podido ser dado início ao quebra-mar projetado normalmente aos recifes pela dificuldade de aparelhamento.

c) de melhoramento do rio Cunhaú — cujas obras vêm sendo executadas de acôrdo com o programa aprovado pela Portaria n.º 2.343, de 18 de julho de 1941, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas. Os serviços executados consistiram na construção de espigões de enrocament de pedra e no prosseguimento de serviços complementares, tais como de exploração da pedreira, preparo das estradas, cais de embarque, etc.

d) fixação de dunas — serviços êsses que vêm sendo feitos sistemàticamente, desde há alguns anos, e dos quais foi executado em 1945 o reparo das cêrcas de dunas fixadas em Maxaranguape e a conservação das existentes em Natal, Maxaramguape e Areia Branca, nas áreas já anteriormente fixadas.

e) reparo e conservação do material flutuante de propriedade dêste Departamento, destacando-se a conclusão dos serviços de reparação do casco do rebocador "Lucas Bicalho", que teve o seu costado integralmente reconstruído, e que no ano de 1945 pôde ser lançado nágua.

ESTADO DA PARAÍBA

Sexto Distrito de Fiscalização (DF-6)

Os serviços de portos, rios e canais no Estado da Paraíba estiveram, durante o ano de 1945, sob a jurisdição do Sexto Distrito de Fiscalização (DF-6), a quem coube zelar pela fiel execução do contrato de concessão do pôrto de Cabedelo e, de um modo geral, pelas condições hidrográficas e de acesso aos portos de Babedelo e João Pessôa.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	—	372.467,00	—
Material	14.400,00	12.455,30	1.944,70
Plano de Obras e Equipamentos	100.000,00	0,00	100.000,00

PÔRTO DE CABEDELO

I — CONTRATO

A execução das obras de construção do pôrto de Cabedelo, bem como a sua exploração comercial, foi dada em concessão ao Estado da Paraíba, de conformidade com a novação do contrato autorizada pelo Decreto-lei.... n.º 3.197, de 14 de abril de 1941, e o têrmo de contrato assinado em 31 de maio dêsse mesmo ano. Por êsse contrato, ficou o Estado da Paraíba desobrigado da execução dos serviços de dragagem na barra e canai de acesso dêsse pôrto, e o que passou a ser atribuição do Govêrno Federal.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto de Cabedelo do seguinte aparelhamento e instalações:

Cais — com 400,20 metros de extensão acostável, para profundidade variável de 5,00 a 8,00 metros, em águas mínimas.

Armazéns — 3, sendo dois internos e um externo, com a área total de.... 4.400,20 metros quadrados.

Guindastes — 5, sendo um de 5 toneladas e quatro de 1 1/2 toneladas.

Pontes rolantes — 5, sendo quatro elétricas, de 1 1/2 toneladas, e uma manual, de uma tonelada.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem..........	27.939	35.781	+ 7.842	33.123	37.471	+ 4.348
Internacional........	7.580	4.654	— 2.926	11.780	4.608	— 7.172
TOTAL..........	35.519	40.435	+ 4.916	44.903	42.079	— 2.824

Verifica-se, assim, ter havido, durante o ano de 1945, um aumento sensível da tonelagem de mercadorias importadas e exportadas por cabotagem, pelo pôrto de Cabedelo, enquanto que houve uma diminuição da tonelagem de mercadorias importadas e exportadas do e para o exterior. Ainda assim, o movimento total de mercadorias que passaram pelo pôrto de Cabedelo durante o ano de 1945 foi maior do que o do ano anterior.

b) Momivemento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros..............	96	195	— 4	78.706	136.423	+ 57.717
Estrangeiros............	7	3	+ 99	22.089	9.196	— 12.893
TOTAL..............	103	198	+ 95	100.795	145.619	+ 44.824

Ainda que tenha havido uma pequena diminuição no número de navios estrangeiros que freqüentou o pôrto de Cabedelo durante o ano de 1945, tomando como referência o ano anterior, o movimento total de navios no pôrto foi nesse ano bastante superior ao do ano anterior.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Cabedelo foi de 206 toneladas por metro.

d) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de Cr$ 36.084,80 que, comparada com a arrecaração feita em 1944, apresenta uma diferença para menos de Cr$ 52.987,80.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias, em 1945, foi de Cr$ 1.325.784,90, correspondendo a um aumento de Cr$ 237.308,60 sôbre a arrecadação feita no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Cabedelo se processou normalmente durante o ano de 1945, continuando os serviços a serem feitos pelo Estado da Paraíba, concessionário do pôrto, nos têrmos da novação de contrato autorizada pelo Decreto-lei n.º 3.197, de 14 de abril de 1941. Pela Portaria n.º 418, de 30 de maio de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi aprovado o Regulamento dos Serviços de Exploração Comercial do Pôrto.

b) Tomada de Contas — A última tomada de contas feita ao concessionário do pôrto foi a relativa ao ano de 1943, a qual já se acha aprovada, estando o seu resultado consignado no relatório anterior. Por essa tomada de contas, o capital reconhecido é de Cr$ 11.249.487,62, sendo o fundo de obras novas de Cr$ 3.238.500,37.

c) Tarifas portuárias — As taxas cobradas para a utilização dos serviços executados no pôrto de Cabedelo são as constantes da tarifa aprovada pela Portaria n.º 878, de 5 de setembro de 1944.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Tendo em vista a erosão verificada nas praias situadas no trecho final da península baixa e arenosa que separa o rio Paraíba do Oceano e o ataque à magem direita do próprio rio, do lado interno da mesma península, na denominada praia de Camalau, a montante do atual cais em exploração do pôrto de Cabedelo, foi designado o Engenheiro Alvim Schimmelpfeng, então Chefe do Quinto Distrito de Fiscalização (DF-5), para proceder uma inspeção local e propor as medidas necessárias para a solução do problema. Feita a inspeção, foi apresentado pelo referido engenheiro um substancioso relatório, propondo a construção de espigões tipo "Case", devidamente orientados, para a defesa da costa, no trecho da praia Formosa.

Por intermédio do Sexto Distrito de Fiscalização (DF-6) prosseguiram as observações hidrográficas e meteorológicas que de rotina são feitas no pôrto de Cabedelo.

OBRAS — Apesar de ter sido distribuída, por conta da dotação concedida a êste Departamento pelo Plano de Obras e Equipamentos para 1945, a verba de Cr$ 100.000,00 para o início das obras de defesa da praia Formosa, de acôrdo com as sugestões apresentadas no relatório acima refe-

rido, não puderam os serviços ser iniciados, sendo, assim, recolhida integralmente a verba concedida.

PÔRTO DE JOÃO PESSÔA

Pada a pouca profundidade do canal, que liga o pôrto de João Pessôa ao Oceano, é êsse pôrto freqùentado sòmente por embarcações de pequeno porte, fazendo-se o movimento comercial do Estado quase que exclusivamente pelo pôrto de Cabedelo.

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Fora mregistrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	10.289	9.188	— 1.101	10.890	7.934	— 2.956

Verifica-se, assim, ter havido uma pequena diminuição no movimento de mercadorias, tanto de importação como de exportação, no pôrto de João Pessôa, durante o ano de 1945, tomando sôa, durante o ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros................	393	314	— 79	13.473	12.626	— 847

Tomando como referência o movimento de navios do ano anterior. verifica-se que em 1945 diminuiu a freqüência dos navios no pôrto de João Pessôa.

ESTADO DE PERNAMBUCO

Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-7)

As atividades dêste Departamento, no Estado de Pernambuco, foram exer cidas por intermédio do Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-7), sediado na cidade do Recife, que teve a seu cargo, além da fiscalização regulamentar sôbre o concessionário do pôrto do Recife, as obras de conservação do canal de Goiana.

Durante o ano de 1945, foram exercidas cumulativamente, pela Chefia dêsse Distrito de Fiscalização, as funções de Chefe da Região Norte de Aparelhaagem, a cujo cargo estiveram os serviços de ultimação da carreira construída por êste Departamento na ilha do Pina, em Recife, e os trabalhos de reparação no material flutuante de propriedade dêste Departamento. No fim do ano de 1945, em data de 15 de dezembro, foram definitivamente des-

Praia de Camalaú — Casas destruídas pela erosão da margem

Praia de Camalaú — Casas destruídas pela erosão da margem

Praia Formosa — Cabedelo

Coqueirais ameaçados de solapamento — Cabedelo

membrados os serviços dêsses dois órgãos, sendo designado, pela Portaria n.º 983, de 30 de novembro, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, um chefe para a Região Norte de Aparelhagem.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	1.674.375,20	1.484.966,10	189.409,10
Material	769.000,00	541.807,30	227.192,70
Plano de Obras e Equipamentos	500.000,00	499.648,70	351,30
Créditos especiais decreto-lei n.º 6.473, de 5/5/1944	5.583.724,70	2.498.060,00	3.085.664,70
Decreto-lei n.º 6.989, de 26/10/1944	278.256,30	276.734,60	1.521,70

PÔRTO DO RECIFE

I — CONTRATO

A execução das obras de melhoramento e a exploração comercial do pôrto do Recife continuaram, durante o ano de 1945, a cargo do Estado de Pernambuco, a quem foram dadas em concessão em virtude do Decreto n.º 1.995, de 1 de outubro de 1937, e do têrmo de contrato dêle decorrente, assinado em 4 de março do ano seguinte.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Não houve, em 1945, modificação no aparelhamento e nas instalações portuárias do pôrto do Recife, que são as seguintes:

Cais — com 4.730,00 metros de extensão acostável, para profundidades variáveis de 1,30 até 10,00 metros, em águas mínimas.

Armazéns — 17, sendo 15 internos e 2 externos, de dimensões variáveis, com a área total de 39.065,13 metros quadrados.

Guindastes — 53, sendo 46 elétricos, com capacidade variável de 1 1/2 a 20 toneladas, e 7 à vapor, com capacidade variável de 2 1/2 a 12 toneladas.

Cabrea — 1, para 60 toneladas.

Pontes rolantes — 50, de 1 1/2 toneladas, montadas no interior dos armazéns.

Rebocadores — 4, com fôrça de 80,350,500 e 1.250 HP.

Instalações para combustíveis líquidos — 1 bomba, com capacidade de 200 m³ por hora, pertencente à Anglo Mexican Petroleum, e 2 com capacidades de 50 a 150 m³ por hora, respectivamente, pertencentes à The Caloric Co. Para armazenamento de combustíveis líquidos, dispõe o pôrto de grandes instalações, com capacidade de cêrca de 30.000.000 litros para gasolina, de 9.000.000 para óleo Diesel, de 40.865.000 para fuel oil e de 5.500.000 para querozene.

Carreiras — 2, sendo uma para 800 toneladas e outra para 1.500 toneladas.

Armazéns de emergência — 2, fronteiros aos armazéns n.º 1 e 2 do pôrto, e com a área total de 4.880,00 metros quadrados.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	296.004	298.426	+ 2.422	380.472	322.451	— 58.021
Internacional.........	332.230	427.611	+ 95.381	89.379	63.028	— 26.351
TOTAL...........	628.234	726.037	+ 97.803	469.851	385.479	— 84.372

Avultou o movimento de mercadorias de importação no ano de 1945, comparando com o do ano anterior, enquanto que o movimento de exportação decresceu quase da mesma quantidade entre êsses dois anos. Ainda assim, o movimento total de mercadorias no pôrto do Recife foi, em 1945, superior ao do ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros................	796	924	+ 128	706.759	876.217	+ 169.458
Estrangeiros..............	182	215	+ 33	664.336	761.315	+ 96.979
TOTAL...............	978	1.139	+ 161	1.371.095	1.637.532	+ 266.437

Houve, assim, um sensível aumento no número de navios que frequentou o pôrto do Recife durante o ano de 1945, tomando para referência o movimento verificado no ano anterior.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto do Recife foi de 409 toneladas por metro.

d) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — O total arrecadado no ano de 1945, por conta dêsse impôsto, foi de.............. Cr$ 2.815.684,10, o que representa um aumento de Cr$ 589.949,50 sôbre a importância arrecadada no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu a....... Cr$ 19.078.260,60 durante o ano de 1945, verificando-se, assim, uma diminuição de Cr$ 755.065,50 sôbre a renda auferida no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto do Recife continuou, durante o ano de 1945, a ser feita pelo Estado de Pernambuco, por intermédio da Diretoria de Docas e Obras do Pôrto do Recife, processando-se os serviços com plena regularidade.

Dada a precária situação financeira dessa Diretoria acima referida, não tem sido dado cumprimento satisfatório às obrigações contratuais assumidas pelo concessionário do pôrto, deixando de ser conservado convenientemente o aparelhamento portuário e de serem executadas as obras novas necessárias ao desenvolvimento do pôrto.

Um dos problemas de maior urgência nesse pôrto é o da dragagem de sua bacia de evolução, de modo a serem obtidas as profundidades contratuais. O volume total a dragar está avaliado em cêrca de dois milhões de metros cúbicos, sendo de notar que a maior parte dêsse volume corresponde ao trecho fronteiro ao cais de 10,00 metros. A draga "Bahia", de propriedade dêste Departamento, e que foi cedida ao Estado de Pernambuco para a execução dos serviços no pôrto de Recife, em troca da draga "Barão de Mauá", de propriedade do Pôrto do Recife, e que foi mandada operar na Base Naval de Natal, deu em 1945 uma produção muito pequena, de.... 142.199 metros cúbicos, não só pela circunstância de grande parte do tempo estar o pôrto superlotado de navios, impedindo a sua colocação e movimentação convenientes, como também por ter êsse aparelho necessitado de reparos, que ainda estavam sendo feitos ao concluir o ano de 1945.

A muralha do cais de 10,00 metros, tros, onde se verifica ainda forte desagregação do concreto, pela agressividade das águas, continua necessitando da execução de obras de reparação, não tendo o projeto aprovado, pelo Decreto n.º 17.391, de 18 de dezembro de 1944, sido iniciado durante o ano de 1945. No cais de — 2,50 metros, da Doca de Santa Rita, verificaram-se, também, necessárias obras de reconstrução, numa extensão de 108 metros, cujo projeto já foi aprovado pelo Govêrno Federal, com o orçamento de Cr$ 403.704,00, sem que as obras tivessem tido início.

b) Tomada de Contas — A última tomada de contas aprovada pelo Govêrno Federal foi a relativa ao ano de 1942, conforme já consta do relatório anterior. Já foi também procedida a tomada de contas relativa ao ano de 1943, que, ao terminar o ano de 1945, ainda se encontrava em estudo nêste Departamento. No ano de 1945, em 13 de dezembro, foram iniciados os trabalhos para a tomada de contas relativa ao ano de 1944.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor, no pôrto do Recife, durante o ano de 1945, as tarifas portuárias aprovadas pela Portaria número 338, de 15 de maio de 1942, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, alterada pelas de n.º 530, n.º 1.227 e n.º 227, respectivamente de 27 de maio e 20 de outubro de 1943 e de 29 de fevereiro de 1944.

Pela Portaria n.º 778, de 26 de setembro de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi o concessionário autorizado a aplicar, em caráter provisório, a partir de 1 de outubro, uma taxa adicional de 30% sôbre tôdas as cobranças da sua renda bruta, até a aprovação de nova tarifa portuária.

V — ESTUDOS E OBRAS.

ESTUDOS — Pelo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-7) foram realizadas as observações hidrográficas e meteorológicas que em caráter de rotina são feitas nesse pôrto, bem como procedido o levantamento de uma planta hidrográfica do ancoradouro do pôrto.

OBRAS — Pelo mesmo Distrito de Fiscalização, foram executados os trabalhos de conservação do canal de Goiana que se fazem necessários para que possam ser atendidas, com eficiência, as exigências das embarcações que por êle trafegam. Os trabalhos realizados foram o de batimento de 62 estacas de madeira, consêrto no vigamento de madeira, numa extensão de 65,0 metros; reparação em 861,10 m² de talude de terra, com o transporte de 10.235,000 m³ de material; abertura de 40,0 metros de valetas; roçagem e limpesa das margens do canal, numa extensão de 4.536,0 metros e numa largura média de 4,0 metros; colocação de 600,000 m³ de pedra no enrocamento de proteção das margens.

REGIÃO NORTE DE APARELHAGEM

Conforme já foi exposto, os serviços a cargo da Região Norte de Aparelhagem foram dirigidos, em 1945, cumulativamente pelo Chefe do Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-7), até 15 de dezembro, quando foi designado um chefe para essa Região.

As suas atribuições se desenvolvem nos Territórios do Acre, Rio Branco, Amapá e Fernando Noronha e nos Estados do Amazonas, Pará, Goiaz, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, e Alto e Médio São Francisco.

Os serviços não puderam, ainda em 1945, ter a ampliadão regulamentar, limitando-se a maior parte de suas atividades à reparação do material flutuante de p ropriedade dêste Departamento existente no Estado de Pernambuco.

Os serviços executados pela Região Norte de Aparelhagem podem ser assim resumidos:

a) Reconstrução do edifício das oficinas do Pina e do depósito anexo — Com a verba de Cr$ 240.000,00 distribuída para execução dessas obras, ficaram elas pràticamente concluídas, ficando assim a Região Norte de Aparelhagem perfeitamente instalada para atender às suas finalidades.

b) Carreiras — Com a construção do segundo dos dois carros necessários ao içamento de navios na carreira de 800 toneladas do pôrto do Recife, ficaram concluídos os trabalhos de reparação que nela vinham sendo feitos.

As características dessa carreira são:

Tipo	transversal
Rampa	6%
Berço	rolante
Largura	26,20 m
Cota da extremidade superior .	+ 3,10 m
Cota da extremidade inferior . .	— 1,10 m
Comprimento total	70,00 m

A carreira recentemente construída, de 1.500 toneladas, aguarda sòmente, para a sua inauguração, a instalação do aparelho de içamento, que já se acha encomendado nos Estados Unidos. Durante o ano de 1945, foram pràticamente concluídos os trabalhos de construção da casa de máquina e dos escritórios junto à carreira.

As características dessa carreira são:

Tipo	longitudinal
Rampa	6%
Berço	deslizante
Largura da ante-carreira	8,00 m
Largura da carreira	18,00 m
Cota da extemidade superior . .	+ 6,30 m
Cota da extremidade inferior . . .	— 4,50 m
Comprimento da ante-carreira .	90,00 m
Comprimento da carreira	90,00 m
Comprimento total	180,00 m

c) Material flutuante — Foram executados serviços de reparação do seguinte material, pertencente a êste Departamento:

1. Areeiro Espadon — onde foram ultimados os trabalhos, tendo em 27 de julho de 1945 sido feita a experiência de suas máquinas, na bacia do Capibaribe, com bom resultado.

2. Batelão AB-112 — onde foram feitas mudanças de várias chapas e cantoneiras, estando os serviços quase concluídos, e para o que falta ainda substituir algumas chapas, fazer a concretagem dos porões e a pintura em geral.

3. Draga Manuel Borba — onde foram feitos reparos no motor, tendo sido fundidos novos embolos e várias mancias. Os guinchos e o rosário da draga foram também reparados, bem como as dalas para lançamento lateral do material dragado. No casco, foram substituídas várias chapas, tendo sido feita uma pintura geral da draga.

4. Serviços em várias embarcações — como os de conservação das lanchas Breguedê, Alfredo Lisboa, Delta e na lancha de amarração, e em dois botes para os serviços de sondagem do Sétimo Distrito de Fiscalização, bem como confecção ou consêrto de várias peças para as dragas Sandmaster, Bahia e Paraíba.

ESTADO DE ALAGÔAS

Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-8)

As atividades dêste Departamento, no Estado de Alagoas, foram exercidas durante o ano de 1945 por intermédio do Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-8), com sede na cidade de Maceió, e a quem coube não sòmente a fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Maceió, mas também a execução de melhoramentos no rio São Miguel.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	99.000,00	—	—
Material	12.700,00	8.491,30	4.208,70
Plano de Obras e Equipamentos	200.000,00	200.000,00	—

PÔRTO DE MACEIÓ

I — CONTRATO

A execução das obras de melhoramento e a exploração do pôrto de Maceió foram dadas em concessão ao Estado de Alagôas de conformidade com o Decreto n.º 23.459, de 16 de novembro de 1933, sendo o respectivo contrato assinado em 30 dêsse mesmo mês e ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Não houve, em 1945, modificação no aparelhamento e nas instalações portuárias do pôrto de Maceió, que são os seguintes:

Cais — com 440 metros de extensão acostável, para profundidade de 8,00 em águas mínimas.

Armazéns — 2, com a área total de 5.890,40 metros quadrados.

Guindaste — 1, à vapor, para 5 toneladas.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	47.237	48.070	+ 833	101.601	95.758	— 5.843
Internacional.........	762	662	— 100	20.385	11.044	— 9.341
TOTAL...........	47.999	48.732	+ 733	121.986	106.802	— 15.184

Assim, comparando o movimento de mercadorias verificado no pôrto de Maceió em 1945, com o do ano anterior, houve sòmente um pequeno aumento na importação por cabotagem, enquanto que a importação do estrangeiro e a exportação por cabotagem e do estrangeiro apresentaram sensível diminuição. No total, o movimento de mercadorias foi menor em 1945 do que no ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros.................	841	704	— 137	95.287	151.271	+ 55.984
Estrangeiros..............	10	12	+ 2	20.546	20.522	— 24
TOTAL...............	851	716	— 135	115.833	171.793	+ 55.960

Verifica-se, assim, comparando o movimento de navios no pôrto de Maceió em 1945 com o do ano anterior, que houve uma grande diminuição no número de navios brasileiros, ao passo que o número de navios estrangeiros práticamente permaneceu o mesmo. A maior tonelagem de registro verificada para os navios nacionais é decorrente de ter sido maior o número de navios à motor do que no ano ante-

rior, enquanto que o número de navios nacionais à vela diminuiu bastante.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Maceió foi de 353 toneladas por metro.

d) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direito de importação — O total arrecadado no ano de 1945 por conta dêsse impôsto, no pôrto de Maceió, foi de Cr$ 39.570,40, apresentando, portanto, uma aumento de Cr$ 6.211,70 sôbre a importância arrecadada no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu, em 1945, a Cr$ 3.086.705,60, inclusive o valor da taxa adicional de 10%, apresentando, assim, um aumento de....... Cr$ 225.899,50 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Maceió continuou, durante o ano de 1945, a ser executada pelo Estado de Alagôas, concessionário do pôrto, processando-se os serviços com bastante regularidade.

As operações de carga e descarga dos navios continuaram a ser feitas deficientemente, uma vez que o pôrto não dispõe dos necessários guindastes. Durante o ano de 1945, a Administração do Pôrto de Maceió, por intermédio de quem o Estado concessionário faz a exploração comercial do pôrto, abriu concorrência para a aquisição de cinco guindastes elétricos, não tendo sido efetivada a sua compra por ter julgado êste Departamento preferível aguardar a conclusão do estudo do plano geral para o reaparelhamento dos portos do País, que já vinha sendo cogitado neste Departamento.

Continuou a se verificar fugas de areia pela cortina acostável do pôrto, estando a Administração do Pôrto de Maceió procedendo a reparação dos estragos havidos no atêrro e no calçamento, e vedando com concreto, pelo lado interno da cortina, as fendas encontradas entre as estacas.

b) Tomada de Contas — A última tomada de contas aprovada abrange até o exercício de 1940, isto é, anterior à exploração comercial do pôrto, já tendo sido referida em relatórios anteriores.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigôr, durante o ano de 1945, as tarifas provisórias aprovadas pela Portaria n.º 686, de 15 de dezembro de 1941, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as alterações já consignadas em relatórios anteriores.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-8) foram realizados os seguintes estudos:

a) Levantamento topo-hidrográfico do pôrto, que comparado com o que foi feito em 1943 permite observar não ter havido alteração nas profundidades da bacia de evolução do pôrto, mas que continua a se processar o açoreamento junto ao cais de saneamento.

b) Estudos hidrográficos e meteológicos, pelo registro de altura da maré, temperatura e pressão.

OBRAS — Pelo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-8) foram executados, em 1945, os melhoramentos do rio

São Miguel, no trecho compreendido entre o pôrto de Sebastião Ferreira e a cidade de São Miguel, trecho êsse que oferecia grandes dificuldades à navegação. Os trabalhos executados constaram da limpesa completa de ambas as margens do rio, numa faixa de 5,00 metros de cada lado, e numa extensão de 14.600,00 metros, bem como da desobstrução do leito do rio, com a remoção de troncos, galhadas e balseiros, numa extensão de 16.200,00 metros.

ESTADO DA BAHIA

Nono Distrito de Fiscalização (PF-9)

Os portos de Salvador e de Ilhéus, sitados no Estado da Bahia, e dados em concessão, respectivamente, à Companhia Docas da Bahia e à Companhia Industrial de Ilhéus, tiveram os seus contratos, durante o ano de 1945, fiscalizados por intermédio do Nono Distrito de Fiscalização (DF-9), dependência dêste Departamento Departamento sediada na cidade do Salvador.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	496.350,00	429.927,10	66.422,90
Material	50.600,00	49.592,00	1.008,00

PÔRTO DO SALVADOR

I — CONTRATO

A conceção dopôrto do Salvador foi dada à Companhia Docas da Bahia, de confomidade com o têrmo de consolidação dos contratos, de 3 de novembro de 1920, alterado pelo de 27 de agôsto de 1929, àssiandos de acôrdo com os decretos n.º 14.417, de 16 de outubro de 1920, e n.º 18 855, de 25 de julho do Trafego e 135,00 metros quadrados de 1929.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Não houve, em 1945, modificação no aparelhamento e nas instalações portuárias do pôrto de Salvador, que são as seguintes:

Cais — com 1.480 metros de extensão acostável, para profundidades variáveis entre 2,20 e 10,00 metros, em aguas minimas, sendo 345 metros para profundidaddes de 10,00 metros, 960 metros para profundidades de 8,00 e 9,00 metros, e 175 metros para profundidade de 2,20 metros.

Armazens — 10, com a área total de 25.855,00 metros quadrados.

Pátrios cobertos — com 1.840,00 metros quadrados, situados entre os vários armazens, sendo que 845,00 metros quadrados se destinam ao abrigo de mercàdoria, 468,00 metros quadrados são ocupados pela oficina elétrica, 400,00 metros quadrados para a Chefia por grupos sanitários.

Guindaste — 22, elétricos, dos quais sómente 18 são de pórtico, variando a sua potência de 1½ a 3 toneladas.

Poontes rolantes — 16, de 2 toneladas, montadas no interior dos armazens. Cábrea flutuant — 1, para 120 toneladas.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem..........	275.665	247.689	— 27.976	140.345	129.047	— 11.298
Internacional.........	137.726	107.275	— 30.451	153.466	128.771	— 24.695
TOTAL............	413.391	354.964	— 58.427	293.811	257.818	— 35.993

Verifica-se, assim, ter havido uma pequena diminuição do movimento de mercadorias do pôrto de Salvador no ano de 1945, tomando como referência o movimento do ano anterior. Essa diminuição se fêz sentir tanto na importação como na exportação, seja por cabotagem seja pelo comércio para o exterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros..............	3.455	3.525	+ 70	572.761	673.300	+ 100.539
Estrangeiros..............	159	120	— 39	545.295	378.117	— 167.178
TOTAL..............	3.614	3.645	+ 31	1.118.056	1.051.417	— 66.639

Assim, comparando-se o movimento de navios no pôrto de Salvador em 1945 com o do ano anterior, verifica-se ter havido um aumento no número de navios brasileiros que freqüentou o pôrto em 1945, com o natural aumento da tonelagem de registro, enquanto que diminuiu o número de navios extrangeiros e a sua respectiva tonelagem de registro. Ainda assim, o movimento total de navios em 1945, superou o do ano anterior, sendo, porém, menor a tonelagem total de registro.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Salvador foi de 414 otneladas por metro.

d) Receita — *Impôsto adiciona de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância total arrecadada durante o ano de 1945. por conta dêsse impôsto, foi de Cr$ 752.877,10, o que

representa uma diferença para mais de Cr$ 53.348,20 sôbre a importância arrecadada no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu em 1945 a Cr$ 16.454.932,69, verificando-se, assim, um aumento de Cr$ 1.536.479,59 sôbre a renda bruta arrecadada no a: anterior.

lémdessa s taxas, foi cobrada também pela Companhia Docas da Bahia a importância de Cr$ 1.217.638,40, correspondente à taxa adicional de 10% que, de acôrdo com a cláusula XVI do Decreto n.º 18.855, de 25 de julho de 1929, é destinada ao custeio das obras da Avenida Jequitaia e seus prolongamentos, não fazendo parte da receita da Companhia.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A Companhia Docas da Bahia, concessionária do porto, cumpriu satisfatòriamente, durante o ano de 1945, as suas obrigações contratuais, processando-se normalmente a exploração comercial do pôrto.

Ressentiram-se, porém, os serviços de um melhor aparelhamento portuário, tendo a companhia concessionária apresentado ao Govêrno Federal, e sido devidamente aprovada, a relação-programa do aparelhamento necessário, o qual será adquirido de conformidade com o disposto no Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945.

Pelo telegrama GM-73, de 2 de maio de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi autorizada á Companhia Docas da Bahia a conceder, a partir do dia seguinte, e até decisão definitiva, um aumento provisório aos seus empregados na base de 20% para os que percebessem salário até Cr$..... 1.000,00 mensais, e de 10% para os que percebessem salário superior. Para fazer face a essas despesas, foi autorizado também um aumento de 15% a ser cobrado nas taxas de "Capatazias" e "Utilizaçãod o Pôrto".

As fugas de areia que se vinham verificando ao longo do cais, reduziram-se sensìvelmente em vista dos serviços de embrechamento que foram realizados pela Companhia nos vários trechos do cais.

b) Tomada de Contas — Foram realizadas cinco tomadas de contas pelo Nomo Distrito de Fiscalização (DF-9), sendo quatro à Companhia Docas da Bahia e uma à Companhia Industrial de Ilhéus, concessionária, respectivamente, dos portos de Salvador e de Ilhéus.

Essas tomadas de contas podem ser assim resumidas:

1. Tomada de contas feita à Companhia Docas da Bahia, relativa à exploração do pôrto do Salvador durante o exercício de 1944:

Capital do pôrto.

Capital inicial.

	Cr$
Conta encerrada em 31 de dezembro de 1935	153.345.096,30
Capital adicional	
Montante em 31-12-1943 ..	1.729.255,30
Acréscimo no período	—
Montante em 31-12-1944 ..	1.729.255,30
Capital reconhecido em 31 de dezembro de 1944 ...	155.074.351,60
Renda bruta	14.790.717,39
Despesa de custeio e conservação	8.659.527,90
Renda líquida	6.131.189,49
Renda contratual	9.304.461,10
Deficiência da renda líquida	3.173.271,61
Renda complementar	699.821,10
Deficiência da renda complementar	2.473.450.51
Fundo de compensação do capital inicial	5.594.341,86

A tomada de contas em apreço foi aprovada pelo Aviso n.º 1.306, de 29 de agôsto de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

2. Tomada de contas feita à Companhia Docas da Bahia, relativa a melhoramentos entre os Mercado do Ouro e a Jejuitaia, executados no quarto trimestre de 1944:

	Cr$
Receita do quarto trimestre de 1944	811.741,30
Despeza no quarto trimestre de 1944	59.776,70
Saldo que passa para o período seguinte	751.964,60
Capital reconhecido até 31 de dezembro de 1944 ...	17.866.628,70

A tomada de contas em apreço foi aprovada pelo Aviso n.º 648, de 9 de maio de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

3. Tomada de contas feita à Companhia Docas da Bahia, relativa a melhoramentos entre o Mercado do Ouro e a Jequitaia, executados no primeiro trimestre de 1945:

	Cr$
Receita do primeiro trimestre de 1945	1.049.276,20
Despesa no primeiro trimestre de 1945	359.613,20
Saldo que passa para o período seguinte	689.663,00

A tomada de contas em apreço ainda não se acha aprovada.

4. Tomada de contas feita à Companhia Docas da Bahia, relativa a melhoramentos entre o Mercado do Ouro e a Jequitaiá, executados no segundo trimestre de 1945:

	Cr$
Receita do segundo trimestre de 1945	932.717,00
Despesa no segundo trimestre de 1945	644.398,90
Saldo que passa para o período seguinte	288.418,10

A tomada de contas em aprêço também não se acha ainda aprovada.

5. Tomada de contas feita à Companhia Industrial de Ilhéus, relativa à exploração do pôrto de Ilhéus durante o exercício de 1944:

	Cr$
Capital reconhecido em 31 de dezembro de 1944 ...	5.276.616,61
Renda bruta em 1944	1.779.865,46
Despesa de custeio e conservação em 1944	1.439.631,78
Renda líquida em 1944 ...	340.233,68
Percentagem da renda líquida sôbre o capital	6,44%
Fundo de amortização em 31-12-1944	171.415,52

c) Tarifas portuárias — As tarifas portuárias aprovadas pela Portaria n.º 39, de 21 de janeiro de 1936, que vigoravam no pôrto do Salvador com as numerosas alterações já consignadas nos relatórios anteriores, foram substituídas, em 1945, pelas que foram aprovadas pela Portaria n.º 5, de 8 de janeiro dêsse ano.

Ainda assim, durante o correr do ano em apreço, sofreram as novas tarifas várias alterações, devendo ser substituídas por outras, com taxas mais elevadas a fim de fazer face ao aumento de salário concedido ao pessoal da Companhia Docas da Bahia. Essas alterações, foram instroduzidas pelos seguintes atos:

Portaria n.º 240, de 26 de março, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, aprovando a tabela M — Serviços acessórios, que não constava da tarifa aprovada pela Portaria n.º 5/45;

Portaria n.º 285, de 17 de abril, do mesmo Sr. Ministro, substituindo a taxa n.º 21, da tabela C — Capatazias, da tarifa acima referida;

Portaria n.º 349, de 9 de maio, do mesmo Sr. Ministro, autorizando o aumento de 15% sôbre as taxas de capatazias e utilização do pôrto;

Portarian. º 522, de 4 de julho, do mesmo Sr. Ministro, autorizando a cobrança da taxa adciional de 25% sôbre tôdas as taxas da tarifa aprovada pela Portaria n.º 5-45, a partir de 1 de julho, até a aprovação de nova tarifa.

V — OBRAS

Não coube ao Nono Distrito de Fiscalização (DF-9) executar obra alguma dêste Departamento durante o ano de 1945, limitando-se o seu trabalho à fiscalização das obras levadas a efeito pela Companhia Docas da Bahia.

Essas obras,, podem ser assim resumidas:

Cobertura de vários páteos — Foram concluídas as obras de cobertura dos páteos entre os armazens n.º 3, 4, 5 e 6, que ficaram reservados para abrigo de mercadorias; entre os armazens 4 e 5, onde ficou instalada a Chefia do Tráfego; entre os armazens n.º 2 e 3, onde ficou instalada a oficina de reparo dos materiais elétricos; e entre a Chefia do Tráfego e o armazem n.º 5, entre os armazens n.º 6, 7 e 8, onde foram instalados grupos de sanitários.

Instalações para combustíveis líquidos — Foram prosseguidas e se encontram quase concluídas as obras para construção de cinco tanques para depósito de combustíveis líquidos e demais instalações acessórias localizadas na zona do cais de 10,00 metros, que foram contratadas entre a Companhia Docas da Bahia e a The Texas Company, com a devida aprovação do Govêrno Federal.

Obras da Avenida Juequitaia — Com os recursos destinados à execução da obra em apreço foram feitas desapropriações, demolições e serviços de terraplenagem num volume de 1.370 metros cúbicos de terra. Foram efetuadas sete desapropriações, das quais quatro prédios e três terrenos, na importância total de Cr$ 940.506,00; nas demolições foram gastos Cr$ 132.159,60, em despesas com pessoal e material; e nos serviços de terraplenagem foram gastos Cr$ 21.372,00.

PÔRTO DE ILHÉUS

A concessão para a execução das obras e para a exploração comercial do pôrto de Ilhéus foi dada, em 1923, ao Sr. Bento Berillo de Oliveira que, no ano seguinte, a transferiu para a Companhia Industrial de Ilhéus.

Atualmente ,a exploração do serviço portuário continua sendo feita pela mesma Companhia, de acôrdo com a revisão do contrato feita de conformidade com o Decreto n.º 166, de 15 de maio de 1935, pelo termo assinado em data de 13 de junho dêsse mesmo ano.

I — APARELHAMENTO E ISNTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto de Ilhéus do seguinte aparelhamento e instalações portuárias:

Pontes de atracação — 3, sendo duas de madeira, em forma de T, e uma de concreto armado, em forma de L.

Armazens — 4, com a área útil de 3.722,00 metros quadrados.

II — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	28.254	29.721	+ 1.467	49.619	29.792	— 19.827
Internacional	212	564	+ 352	29.596	43.509	+ 13.913
TOTAL	28.466	30.285	+ 1.819	79.215	73.301	— 5.914

O movimento de importação de mercadorias no pôrto de Ilhéus apresentou um sensível aumento, em 1945, sôbre o do ano anterior, tendo o movimento de exportação apresentado um aumento para o comércio internacional, entre os anos de 1944 e 1945, enquanto que decresceu o movimento de exportação por cabotagem.

No total , o movimento de mercadorias verificado em 1945 foi inferior ao do ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	656	543	— 113	75.988	66.551	— 9.437
Estrangeiros	15	16	+ 1	15.367	18.592	+ 3.225
TOTAL	671	559	— 112	91.355	85.143	— 6.212

Verifica-se, pois, ter havido uma diminuição do número de navios nacionais que frequentaram o pôrto de Ilhéus em 1945, tomando como referência o ano anterior. O número de navios extrangeiros, pràticamente, conservou-se o mesmo.

c) Aproveitamento das pontes — Durante o ano de 1945, o aproveitamento das pontes do pôrto de Ilhéus foi de 715 toneladas por metro.

d) Receita — *Taxas portuárias* — A renda bruta das taxas pòrtuárias atingiu, em 1945, a Cr$ 2.142.578,18, o que representa um aumento de Cr$... 362.712,72 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

III — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — Ainda que os serviços pròpriamente ditos de exploração comercial do pôrto se tenham processado normalmente durante o ano de 1945, continuou a Companhia concessionária do pôrto à deixar de dar cumprimento à obrigação contratual no que se

refere às profundidades da barra e junto às pontes, dificultando grandemente o acesso às embarcações. Nêsse sentido a Companhia Industrial de Ilhéus contratou com a firma Chapmann & Scott Corporation, dos Estados Unidos da América do Norte, o estudo de um projeto de melhoramento do pôrto, o qual foi feito nos laboratórios do Waterways Experiments Station, do War Department, em Vicksburg, naquêle país.

Não foi dado, também, cumprimento Decreto n.º 19.122, de 9 de julho de 1945, continuando os péteos dos armazens franqueados ao público, visto a Prefeitura Municipal de Ilhéus não se conformar com a execução do fechamento da área do pôrto, sob a alegação de prejuízo estético.

b) Tomada de contas — Durante o ano de 1945, foi feita a tomada de contas à Companhia Industrial de Ilhéus relativa ao ano de 1944, à qual já foi feita referência linhas acima, tendo sido aprovada pelo Aviso n.º 1.339, de 10 de setembro de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor, no pôrto de Ilhéus, as tarifas aprovadas pela Portaria n.º 874, de 8 de novembro de 1935, com as modificações constantes dos relatórios anteriores. Em 1945, pela Portaria n.º 601, de 28 de julho, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi autorizado o aumento de 46% no valor das taxas de "Utilização do Pôrto" e "Capatazias", de modo a fazer face ao aumento de salário dos trabalhadores do pôrto, também autorizado pela mesma portaria

IV — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Além das observações hidrográficas e meteorológicas que são feitas em caráter de rotina, foram procedidos os estudos do pôrto, ampliando os que êste Departamento já havia levado a efeito em 1941, de modo a poder sser elaborado o projeto de melhoramento contratado pela Companhia Industrial de Ilhéus com a firma Chapman & Scott Corporation.

OBRAS — Não foram executadas obras novas, seja diretamente por êste Departamento, seja pela Companhia Industrial de Ilhéus, tendo essa Companhia procedido, durante o ano de 1945, a restauração da ponte n.º 1 e a conservação dos armazéns e demais instalações do pôrto.

PÔRTO DE CARAVELAS

A concessão dêsse pôrto foi outorgada a José Nunes da Silva, que a transferiu para a "Companhia Docas e Pôrto de Caravelas S.A.", devendo, de acôrdo com o contrato, serem as obras iniciadas até 31 de dezembro de 1946.

PÔRTO DE SÃO ROQUE

Apesar de se encontrarem já concluídas as obras dêsse pôrto, faltando apenas o necessário aparelhamento para a carga e descarga das mercadorias, não teve início ainda a sua evploração comercial. Por despacho do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi êste Departamento autorizado a entrar em entendimentos com o Govêrno do Estado da Bahia no sentido de ser elaborada uma minuta do têrmo de cessão dêsse pôrto àquele Estado. Pelo mesmo Sr. Ministro foi homologado, por despacho de 2 de janeiro de 1945, o ato dêste Departamento que autorizou a Companhia de Navegação Bahiana a utilizar o pôrto de São Roque, em caráter provisório.

Durante o ano de 1945, continuaram nêsse pôrto em vigor as taxas aprova-

das, a título provisório, pela Portaria n.º 560, de 2 de junho de 1944, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

ALTO E MÉDIO SÃO FRANCISCO E SEUS AFLUENTES

Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10)

As atividades dêste Departamento no alto e médio São Francisco e seus afluentes, onde vêm sendo executadas obras para o melhoramento de suas condições de navegabilidade, são exercidas por intermédio do Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10), sediado no cidade do Salvador, capital do Estado da Bahia.

No interêsse de subordinar os trabalhos em execução no rio São Francisco a uma orientação única, foram anexados ao Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10) os do baixo São Francisco, havendo ainda, durante o ano de 1945, sido subordinados a êsse Distrito os vários trabalhos que vêm sendo levados à efeito por êste Departamento no Recôncavo e no Sul Bahiano.

Para melhor distribuição dos serviços a cargo dêsse Distrito, foram criadas várias Residências, às quais ficaram eféitos os estudos, obras e melhoramentos de cada trecho ou zona. Assim, no rio São Francisco, nos trechos médio e baixo, foram instaladas cinco residências, com sede respectivamente nas cidades de Propriá, Juazeiro, Barra, Carinhanha e Pirapórä, servindo a primeira ao baixo São Francisco e as quatro restantes ao trecho médio do rio. Para as demais obras a cargo do Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10), foram criadas duäs residências: a do Recôncavo, com sede em São Paulo, e a do Sul Bahiano, com sede em Canavieiras.

Para o alto São Francisco, não foi criada residência alguma, uma vez que a nävegação aí é feita sòmente por pequenas embarcações, sem tráfefo comercial organizado, devido ao grande número de corredeiras e a existência de pouca água nas estiagens, e por não estar êsse trecho do rio incluído no plano de melhorämentos aprovado para o São Francisco.

Além dêsses trabalhos, foi cometida ao mesmo Distrito a fiscalização dos reparos da draga "Barbosa Gonçalves". de propriedade dêste Deprtmento. e cujas obras vêm sendo executadas pela Companhia Docas da Bahia, nos estaleiros da Bôa Vistä, na capital do Estado do Bahia.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Material	367.040,00	366.961,50	78,50
Plano de Obras e Equipamentos	4.748.740,00	3.325.554,90	1.423.185,10
Crédito Especial (decreto-lei n.º 6.643, de 29 de junho de 1944)	21.241.170,60	7.213.948,70	14.027.221,90

I — CONSIDERAÇÕES GERAIS SÔBRE O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO COMERCIAL DO RIO SÃO FRANCISCO

De acôrdo com as determinações dêste Departamento, foi elaborado, pelo Engenheiro Paulo Peltier de Queiroz, Chefe do Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10) um plano para o desenvolvimento da navegação comercial do médio São Francisco, o que se apresenta de uma grande oportunidade, uma vez que, com a criação do futuro parque industrial de Paulo Afonso, resultante do aproveitamento hidro-elétrico da cachoeira do mesmo nome, haverá uma maior exigência para que as linhas de navegação do médio e baixo São Francisco sejam oficientes e regulares, visto que por elas se fará a troca de matérias primas, vindas do interior do país ou da costa, por produtos manufaturados.

Em resumo, as conclusões a que chega êsse estudo, para que a navegação do médio São Francisco possa ser convenientemente desenvolvida, são as seguintes:

a) que sejam organizadas novas empresas de navegação comercial e ampliadas as existentes;

b) que seja modernizado e padronizado, na medida do possível, o material flutuante pertencente às atuais emprêsas de navegação;

c) que sejam igualmente modernizadas as instalaçes terrestres dessas emprêsas;

d) que seja utilizado um outro combustível, que não a lenha, nas novas unidades que forem adquiridas;

e) que seja criado, para as unidades pertencentes ao tráfego comercial, um serviço próprio de rádio comunicação;

f) que seja ampliada, em todos os sentidos, a Escola Profissional de Pirapóra, habilitando a mesma à formação do indispensável corpo técnico-profissional para os serviços das emprêsas;

g) que seja prosseguido o plano destinado ao melhoramento das condições de navegabilidade do rio e de seus afluentes, com a construção das obras indispensáveis, inclusive de uma eclusa no braço do Sobradinho;

h) que seja prosseguida a execução das obras projetadas para o aparelhamento dos portos fluviais;

i) que seja balizado o canal principal do rio e os secundários de acesso aos portos, de acôrdo com o sistema proposto no plano apresentado;

j) que sejam construidas novas instalações e oficiais destinadas à construção das novas unidades, bem como à reparação das existentes;

k) que o Govêrno Federal ampare a iniciativa particular no tocante ao estabelecimento ou desenvolvimento das emprêsas de navegação;

l) que seja fiscalizada e orientada pelo Govêrno Federal, através de suas repartições próprias, a ação das emprêsas de navegação, que devem ser auxiliadas na medida do possível, com subvenções, dispensa de determinados impostos e outras facilidades;

m) e que seja organizado pelo Govêrno Federal um regulamento completo, capaz de ser eficientemente observado pelas emprêsas de navegação e que se adapte às condições próprias do meio em que vai ser aplicado.

II — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10), foram executados, durante o ano de 1945, os seguintes estudos:

a) no médio São Francisco — Os estudos topo-hidrográficos realizados no médio São Francisco foram quase to-

dos relativos ao melhoramento das passagens difíceis, rápidos e corredeiras, de vez que todos os demais estudos destinados ao projeto das obras de defesa das cidades ribeirinhas, aparelhamento dos pequenosportos fluviais, estaleiros, diques e carreiras já haviam sido realizados anteriormente.

Assim, além da conclusão dos estudos das corredeiras do Sobradinho, foram realizados mais os seguintes:

1. Portão do Crisma, cuja passagem difícil se encontra exatamente a meio caminho entre os portos de Sobrado e Casa-Nova, tendo o levantamento feito revelado a existência de um canal retilíneo que passa entre o ilhote e as pedras, com uma profundidade média de 1,20 metros.

2. Canal de acesso ao pôrto de Casa-Nova, onde foi ampliado o levantamente realizado em 1944, de modo a fornecer os necessários elementos para a elaboração de um projeto de obras fixas.

3. Passagem do Agico.

4. Portão do Encaibro, situado entre a serra do Frade e a ilha de Urucé

5. Corredeiras de Curralinho, uma das passagens mais difíceis do médio São Francisco, e que se extende entre Sento-Sé e Cachorrinhos, tendo sido levantado e estudado um primeiro trecho de oito quilômetros de extensão, partindo do portão de Santarém até perto de Sento-Sé.

6. Passagens de Esperança, Cerquinha, Roncador e Cachoeirinha, onde, numa extensão total de dezoito quilômetros, o rio apresenta péssimas condições de navegabilidade.

7. Passagens de Raquel e Carolina, onde os levantamentos feitos abrangeram, respectivamente, extensões de 2.200,00 e 2.700,00 metros.

b) no baixo São Francisco — Foram realizados diversos estudos pela residência de Propriá, principalmente os indispensáveis à elaboração dos projetos de aparelhamento dos diferentes portos fluviáis, de defesa das cidades ribeirinhas contra as inundações e de melhoramento das condições de navegabilidade do rio. Assim, foram feitos os estudos para o estabelecimento dos portos de Piassabussú, Neopolis, Penedo, Propriá, Colégio, São Brás, Traipú, Gararú, Belo Monte, Pão de Açucar, Piranhas, o estudo da passagem difícil entre Boca do Saco e Piranhas e para o ferry-boat ligando Propriá a Colégio.

c) levantamento aerofotogramétrico do rio São Francisco, que vem sendo executado de acôrdo com o contrato feito com a "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.", estando os serviços já bastante adiantados. Além do preparo de um mosaico na escala aproximada de 1:10.000, será fornecida também planta detalhada na escala de 1:5.000, com curvas de nível espaçadas de cinco em cinco metros.

Completando essa planta, será feito diretamente pelo Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10) o levantamento hidrográfico do rio.

d) levantamento aerofotogramétrico do rio Paraguaçu, também a cargo de "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.", já estando concluído o mosaico, na escala aproximada de 1:10.000, do trecho compreendido entre Maragogipe e a barragem das Bananeiras. Está sendo feita a restituição das plantas do trecho levantado, devendo, em seguida, o serviço se extender na parte do baixo Paraguaçú, entre a foz do rio e Maragogipe, bem como à zona das novas barragens, à montante de Bananeiras, a fim de que possa ser estudado o projetado o novo sistema de represas.

Concomitantemente com êsse levantamento, foi feito diretamente pelo Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10) o levantamento hidrográfico do rio, o qual foi iniciado na fós do rio e já se encontra próximo de Maragogipe. Foram também levantadas as ilhas e os braços de rio existentes nêsse trecho, inclusive as ilhas de Monte Cristo, dos Francêses, do Arromba, dos Porcos e das Garças, e feita a exploração do rio Batatan, em cuja margem foi instalado o novo Matadouro Modelo que o Estado da Bahia mandou construir.

e) barra do rio Pardo, que dá acesso ao pôrto de Canavieiras, e onde êste Departamento vem executando obras de melhoramento. Foi levantada uma planta topo-hidrográfica completa da barra, bem como feitos estudos de corrente e observação de vagas.

f) pôrto de Belmonte, onde foram feitos estudos a fim de acompanhar as mutações das profundidades que vem experimentando o rio Jequitinhonha, em frente ao pôrto de Belmonte, em virtude das novas obras de proteção que foram executadas à montante do referido pôrto.

g) pôrto de Santa Cruz Cabralia, onde os estudos constaram do levantamento topo-hidrográfico abrangendo tôda a faixa do barronco situado na margem côncava do rio João de Tibá, à montante do pôrto, e se extendendo para jusante até a foz do rio.

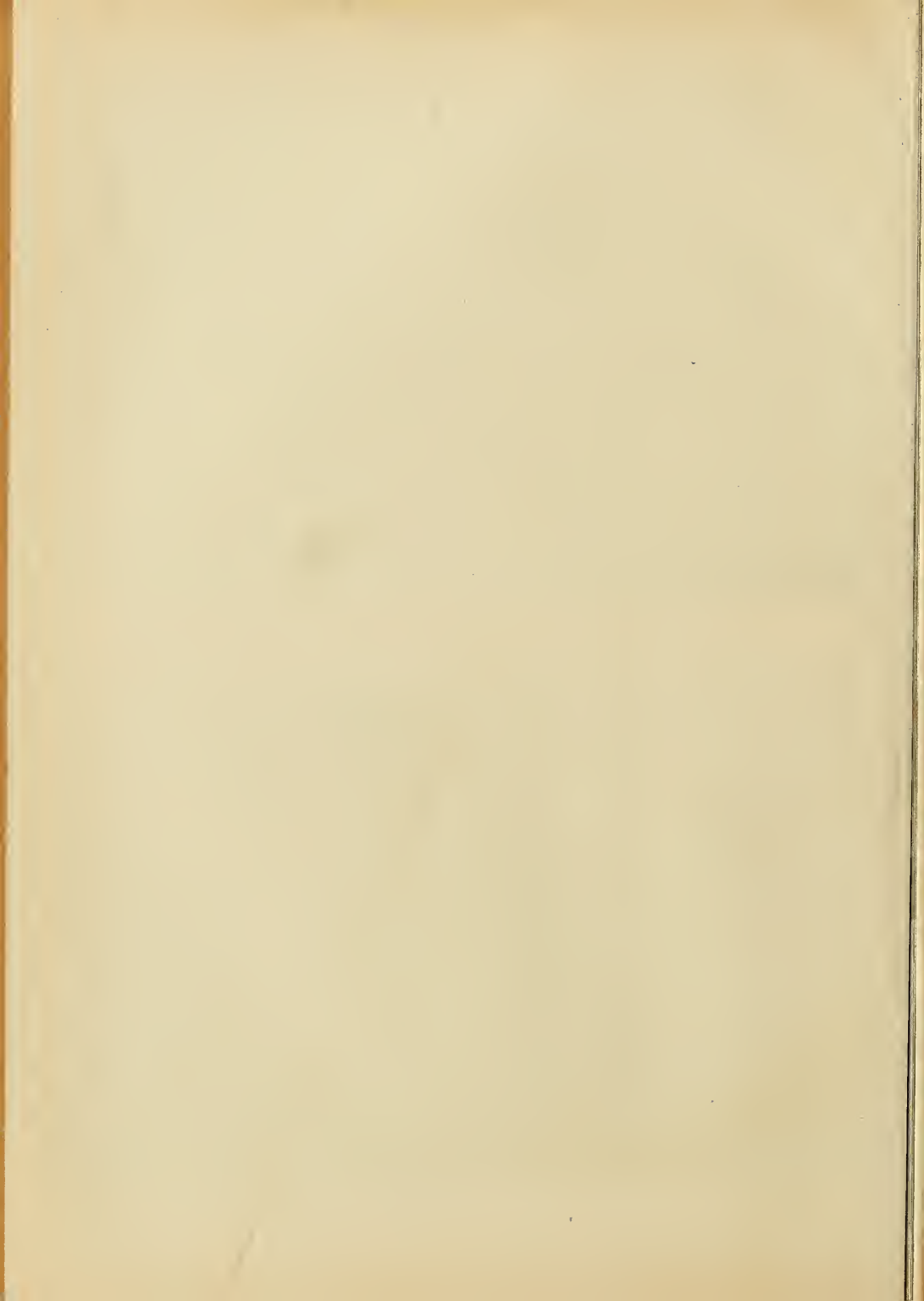
h) pôrto de Pôrto Seguro, onde foi feito um levantamento topo-hidrográfico da bahia, indispensável ao projeto de novos melhoramentos.

OBRAS — Durante o ano de 1945, foram executadas sob a fiscalização do Décino Distrito de Fiscalização (DF-10) as seguintes obras:

a) de aparelhamento dos pequenos portos fluviais do médio São Francisco, tendo sido executados serviços: no pôrto de Juazeiro, onde ficou concluído o trecho do cais de proteção à montante do pôrto e iniciado o trecho à juzante, bem como a construção do armazem projetado, cuja fundação ficou concluída e cujas paredes começaram a ser levantadas; no pôrto de Xique-Xique, onde ficaram construídos 510,800 metros cúbicos de alvenaria da fundação do cais; no pôrto de Barra, onde foi reconstruído um trecho do cais existente e prosseguida a sua construção para juzante; no pôrto de Barreiras, onde foi proseguida a construção de um trecho de cais à juzante do já existente; no pôrto de Bom Jardim, onde foram construídos 788,000 metros cúbicos de alvenaria de fundação e 266,000 metros cúbicos de alvenaria de elevação; no pôrto de Rio Branco, onde foi iniciada a construção do armazem projetado, em cuja fundação foram empregados 37,000 metros cúbicos de alvenaria, e feito parte do serviço de movimento de terra para a constituição do molho de acesso, num volume de 3.283,000 metros cúbicos; no pôrto de Carinhanha, onde foram iniciados os serviços de construção do cais e armazem, de acôrdo com o projeto, havendo apenas uma pequena modificação do traçado do muro do cais, que passou a acompanhar o alinhamento do antigo alicrece existentes; no pôrto de Pirapóra, onde ficou quase concluída a fundação do armazem e prosseguiu normalmente a construção do cais projetado; e em vários outros portos, como o de Casa Nova, Sento Sé, Remanso, Pilão Arcado, Mor-Pará, Lapa, Manga e Januária, onde sòmente foi possível fazer estoque do material necessário, aguardando que as águas baixem para ser o serviço iniciado.

b) da ponte de Maragogipe, onde foi dado andamento à crvaação das es-

Elevação de tijólos do armazém n.º 1, em Joazeiro

Vista do cais à montante de Joazeiro — Trecho do enraizamento da carreira

tacas da ponte, de acôrdo co mo projeto aprovado, sucedendo, porém, que as estacas ultrapassaram de muito o comprimento projetado, o que levou a ser interrompida a execução da obra enquanto está o assunto sendo objeto de estudos neste Departamento.

c) de aterro de Itaparica, cujos serviços foram sòmente reiniciados em dezembro de 1945, não havendo, portanto, quase produção a registrar.

d) de construção do cais de Mar Grande, obra d edefesa da praia e que foi continuada sòmente para garantia do trecho já executado, estando êste Departamento estudando um tipo de obra mais econômico.

e) de construção do cais de Itacaré, onde foi concluída a muralha de proteção e a rampa de acesso, estando em andamento o serviço de aterro para a constituição do respectivo terrapleno. Foram executados, no exercício de 1945, 887,000 metros cúbicos de alvenaria de fundação, 67,820 metros cúbicos de alvenaria de elevação, 197,00 metros correntes de revestimento do coroamento da muralha, 550.00 metros quadrados de rejuntamento do paramento externo da mesma e 5.280,000 metros cúbicos de aterro.

f) de construção do cais de Canavieiras, tendo sido executados 53,80 metros corridos demuralh a de cais e a escadaria de acesso.

g) de proteção do pôrto de Belmonte, onde foram construídos os espigões E-3, E-4, E-5 e E-6 e feito o revestimento de margem numa extensão d e490 metros entre os mesmos. Foi igualmente refeito o enroscamento colocado ao pé da cortina de cais construída de modo a manter a fixa mínima de três metros, feita a limpeza da margem do rio e drenadas as águas de duas lagôas adjacentes à mesma. Em todos êsses serviços, foram empregados 6.061,950 metros cúbicos de pedra, 3.716,730 metros cúbicos de blocos de cimento e areia e 1.859,00 metros cúbicos de aterro.

Além dessas obras, foram executados pelo Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10), diretamente, os seguintes serviços:

a) limpeza de margens ao longo do rio São Francisco, no seu trecho médio, numa extensão total de 387 quilômetros, e onde foram feitos também serviços de desobstrução do leito do rio, pela remoção de árvores e galhadas tombadas no fundo.

b) dragagem também no médio São Francisco, tendo a draga trabalhado nos baixios da Raquel e do Pae Félix, onde foram dragados, respectivamente, 3.186,000 e 702,000 metros cúbicos de materiais diversos. Já no último trimestred e 1945, a draga transportou-se para o local denominado "Manteiga", onde procedeu a retirada de uma grande pilastra do balizamento do rio, que tombara, tendo sido entregue ao Agente da Capitania dos Portos de São Francisco todo o material retirado.

c) limpesa dos rios Ubú, Pardo, Jequitinhonha, João Tibas e Camurugí e dos canais de Passuí e de Poaçu, de modo a melhorar as suas condições de navegabilidade.

Pelo Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10), foram elaborados, também, vários projetos de obra, que foram encaminhados a êste Departamento para o devido estudo, e dos quais devem ser destacados o do estaleiro da ilha do Fogo, fronteira aos portos de Juazeiro e Petrolina e o da eclusa do braço do Sobradinho.

O estaleiro em apreço constitue parte do programa para o melhoramento do

rio São Francisco aprovado pelo Aviso n.º 299-GM, de 7 de dezembro de 1943, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, constando do seu projeto um páteo para movimentação e depósito dos materiais, uma ampla oficina, uma carreira de construção, uma carreira de reparo e uma rampa de atracação.

O projeto para a eclusa do braço do Sobradinho, baseado nos novos levantamentos executados, constitua obra, em caráter definitivo, para o melhoramento das condições de navegabilidade do referido trecho do rio São Francisco, a onde se encontram várias corredeiras, portões e pasagens difíceis que constituem um grande entrave à navegação do rio. Com a construção dessa obra, localizada longo abaixo da última passagem difícil, será possível anular tôda a ação das corredeiras e galgar tôda a extensão do citado braço de rio com tirante dágua suficiente à navegação.

III — REPARAÇÃO DO MATERIAL FLUTUANTE

Além da reparação e conservação de todo o material flutuante a serviço do Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10) nas obras a seu cargo, teve êss eistrito a incumbência de fiscalizar, também, os trabalhos de reparação da draga "Borbosa Gonçalves", de propriedade dêste epartamento, que vêm sendo executado pela Companhia Docas da Bahia. Os trabalhos já se caham quase concluídos, estando o aparelho em ótimas condições, havendo sido dispendidos com a sua execução, em 1945, Cr$ 1.222.362,00.

ESTADO DE SERGIPE

Décimo Primeiro Distrito de Fiscalização (DF-11)

Os serviços de competência dêste Departamento, no Estado de Sergipe, prosseguiram em 1945 sob a jurisdição do Décimo Primeiro Distrito de Fiscalização (DF-10), que teve a seu cargo a fiscalização da concessão do pôrto de Aracajú, a execução de melhoramentos nos vários canais e rios do Estado e os serviços de fixação de dunas em São Sebastião, à margem direita do rio Japaratuba.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	151.000,00	140.391,00	10.609,00
Material	33.400,00	30.719,50	2.680,50
Plano de Obras e Equipamentos	435.000,00	434.852,20	147,80

PÔRTO DE ARACAJÚ

I — CONTRATO

De conformidade com o Decreto n.º 23.460, de 16 de novembro de 1933, foi dada ao Estado de Sergipe a concessão para a construção das obras do pôrto de Aracajú, e posteriormente a sua exploração comercial, tendo sido assinado, em 23 de dezembro do mesmo ano, o respectivo têrmo de contrato.

Pôsto em concorrência, pelo Estado de Sergipe, o projeto para a execução

BAHIA

Cais de Itacaré

Revestimento da margem à montante de Bel Monte

Vista do Espigão E-6 com rio em regime de cheia

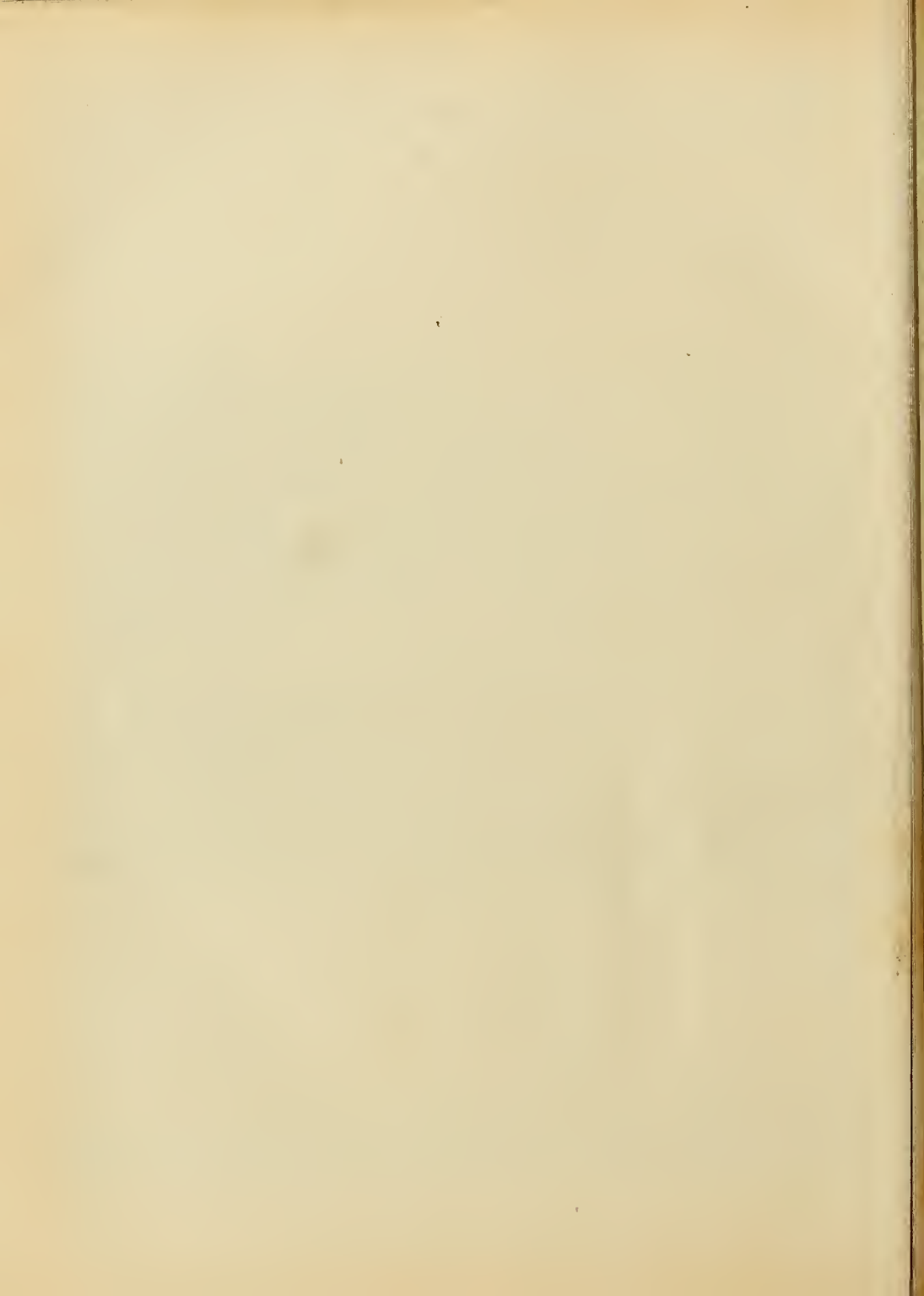
BAHIA

Turma de limpesa do Rio Pardo

Vista do último trecho do Cais, em Canavieiras

Vista do armazém, em Canavieiras

BAHIA

Entrada do Canal Poaçú — Bahia

da obra, o qual foi aprovado pelo Decreto n.º 3.165, de 13 de outubro de 1938, com o orçamento global de Cr$ 5.900.140,00, foram elas entregues à Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas. Posteriormente, pelo Decreto n.º 17.473, de 30 de dezembro de 1944, foi o orçamento das obras elevado de mais Cr$ 1.126.402,50.

Apesar do auxílio concedido pelo Govêrno Federal, de conformidade com a legislação portuária, transferindo ao Estado o produto da arrecadação da taxa de 2%, ouro, sôbre os direitos de importação, e da taxa de 10% adicionais que a substituiu, encontrou-se o Estado de Sergipe na impossibilidade de prosseguir na construção do pôrto, solicitando a rescisão do respectivo contrato. A solução final da rescisão do contrato continúa dependendo da tomada de contas que foi mandado proceder, e cuja aprovação é aguardada.

II — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	21.555	24.767	+ 3.212	43.219	37.666	— 5.553
Internacional.........	—	8	+ 8	—	—	—
TOTAL...........	21.555	24.775	+ 3.220	43.219	37.666	— 5.553

Do quadro acima, verifica-se ter havido um aumento bastante sensível no movimento de mercadorias importadas, enquanto que houve uma grande diminuição na exportação, tomando como referência o movimento do ano anterior. Não houve exportação para o estrangeiro, tendo sido importados do estrangeiro 8.524 quilos de mercadoria. O movimento total do pôrto apresentou uma pequena diminuição em relação ao do ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros...............	251	294	+ 43	37.304	40.634	+ 3.330
Estrangeiros...............	—	—	—	—	—	—
TOTAL...............	251	294	+ 43	37.304	40.634	+ 3.330

Verifica-se, assim, ter havido um aumento no número de navios que durante o ano de 1945 frequentaram o pôrto de Aracajú, bem como a respectiva tonelagem de registro, tomando como referência o movimento do ano anterior. Como vem ocorrendo desde o ano de 1940, nã huve freqüência de embarcações do longo curso.

c) Receita — *Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de Cr$ 637,30 que, comparada com a arrecadação feita no ano anterior, apresenta um aumento de Cr$ 430,90.

III — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Tendo em vista o melhoramento das condições de navegabilidade da barra do pôrto de Aracajú, que se encontra quase impraticável, foi pela Portaria n.º 70, de 13 de julho de 1945, desta Diretoria Geral, designada uma comissão especial para proceder o levantamento dessa barra. A par do serviço de sondagem hidrográficas, que abrangeu desde a embocadura primitiva do rio Poxim, na parte interna, e além da curva de 9,00 metros, na parte externa, foram feitas observações de arrasto litorâneo, observação de vagas, observação de direção e velocidade de correntes, e mediações de descargas líquida e sólida. Sôbre essa planta será projetado o canal a ser dragado, permitindo, assim, o acesso ao pôrto de embarcações de maior pôrto do que as que hoje o freqüentam.

OBRAS — Pelo Décimo Primeiro Distrito de Fiscalização (DF-11) foram executadas, durante o ano de 1945, as seguintes obras:

a) Canal de Santa Maria — Embora tenha havido durante o ano de 1945 fortes enxurradas, que aumentaram o açoreamento do canal, foi conseguido manter as condições de navegabilidade dêsse canal retirando, à pá, grande parte dos depósitos formados. Foi também removido a terra das margens, feito o caminho de sirga com 4,00 metros de largura, e retomadas as juntas do revestimento da margem do canal, com cimento, depois de retirada — vegetação.

b) Canãl de Pomonga — Foram também conservadas as profundidades necessárias à navegação, nas marés altas, usando o mesmo processo que para o canãl de Santa Maria, isto é, removendo à pá o produto do açoreamento. Uma vez reparada a draga de alcatruzes "Santa Maria", de que dispõe o Distrito, poderão ser êsses serviços de conservação intensificados, com maior proveito e em condições econômicas mais satisfatórias.

c) Desobstrução de rios — Foram prosseguidos os serviços que vinham sendo feitos nos vários rios do Estado, limitando-se êles, no exercício de 1945, à desobstrução de 18 quilômetros do rio Siriri e à conservação dos serviços executados nos rios Poxim, Cotinguiba e Jararatuba.

d) Pontes sôbre o rio Japaratuba — No lugar denominado Aguada foi destruída uma barragem feita pelo povo para passagem de carros de boi e pedestres, e construída uma ponte de madeira com 7,00 metros de vão.

No lugär denominado Salinas, foi concluída a construção de uma ponte de concreto armado, com 24,00 metros de vão, para ligação da estrada de rodagem de Aracajú a Pirambú.

e) Fixação de dunas — Durante o ano de 1945, foi feito o replantio de 150.000 metros quadrados, na área das

NHO

CORTE C.D - ESC. 1:100

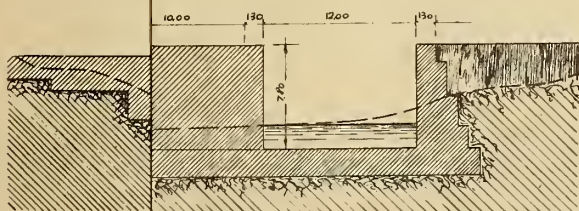
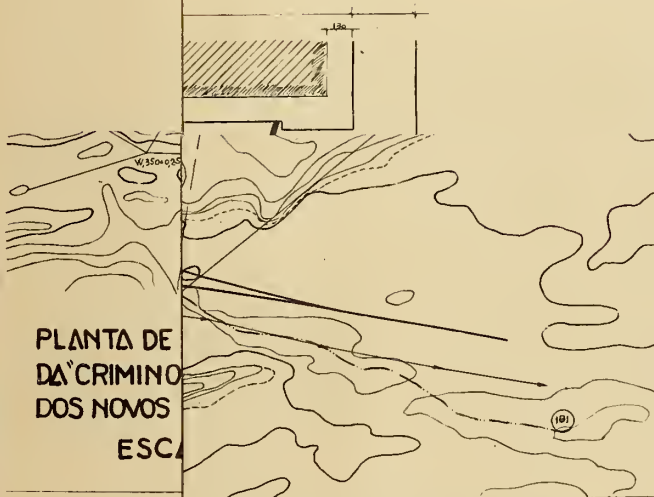
130

W. 350 o 0,25

PLANTA DE
DA "CRIMINO
DOS NOVOS
ESC

181

10,00 130 12,00 130

7,80

VERT. 1:250

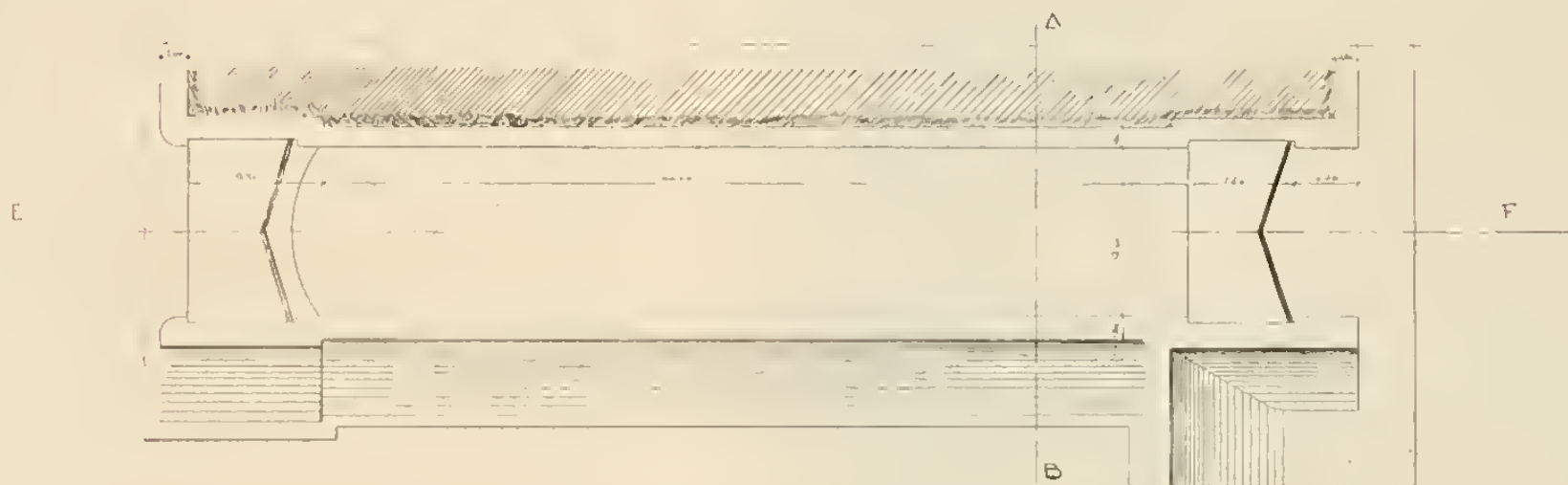
D.N.P.R.C.

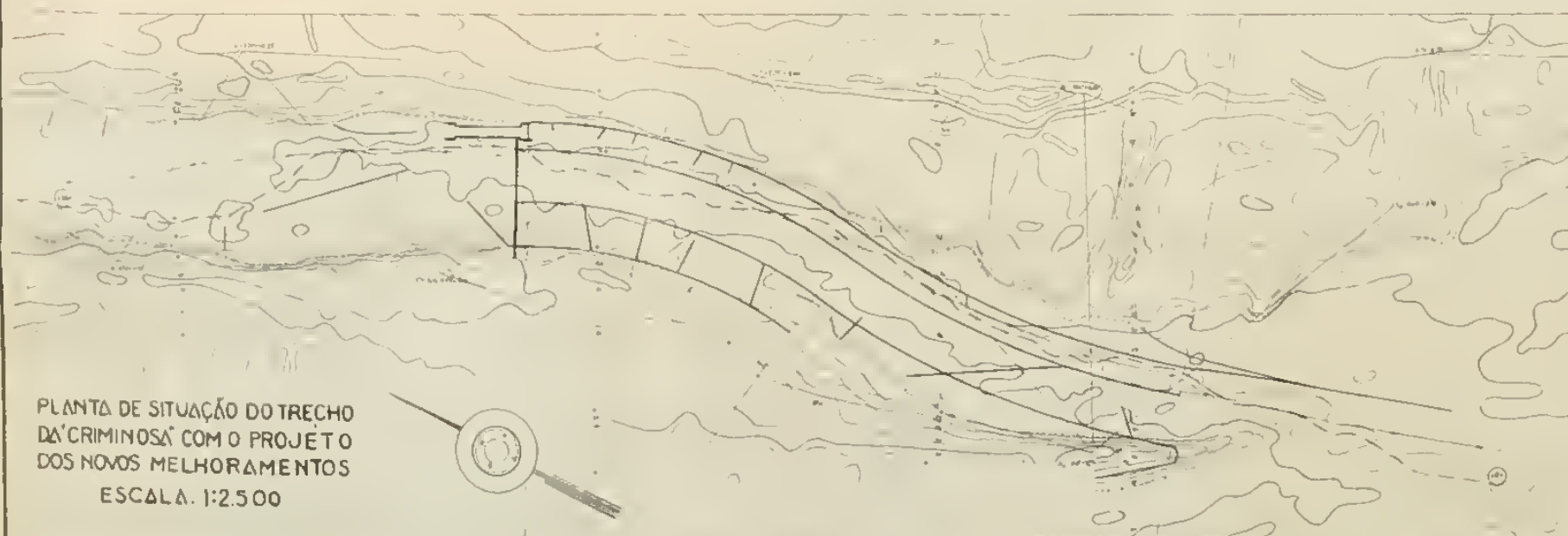
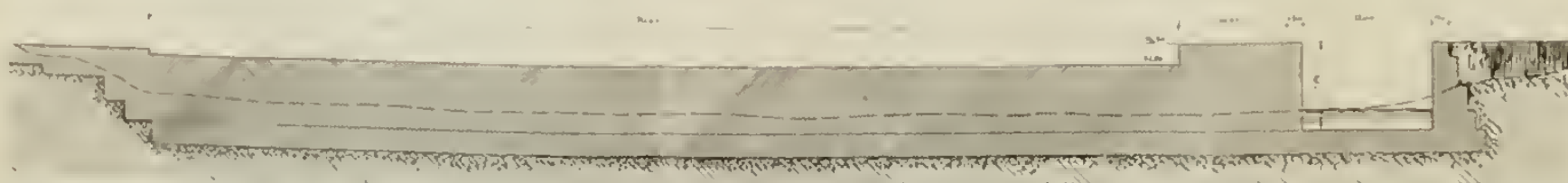
PLANTA GERAL DO PROJÉTO DA ECLUSA DO BRAÇO DO SOBRADINHO

RIO S. FRANCISCO

1945

PLANTA DE SITUAÇÃO DA PORTA DE JUSANTE ESC 1:100

BARRAGEM · CORTE CD - ESC. 1:100

PLANTA DA ECLUSA — ESC. 1:200

PERFIL E.F. DA ECLUSA — ESCALAS HOR. e VERT. 1:200

PERFIL LONGITUDINAL G H PELO EIXO DA BARRAGEM — ESCALAS HOR. e VERT. 1:250

Rio 26-9 46
O. Strauch
Des. Cl. K.

D.N.P.R.C.
COMISSÃO DE ESTUDOS DA BARRA DO PORTO DE ARACAJÚ
PORTO DE ARACAJÚ
PLANTA TOPO-HIDROGRAFICA DA BARRA
ESCALA 1:10000
CORÔA TARUGO
CORÔA DE FORA
RIO SERGIPE
CORÔA DO MEIO
ATALAIA VELHA
SECÃO DO CANAL
120m00
100m00
Rio Pocim
Farol

dunas de São Sebastião, à margem direita do rio Japaratuba.

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Décimo Segundo Distrito de Fiscalização (DF-1)

Os serviços a cargo dêste Departamento no Estado do Espírito Santo, foram superintendidos, durante o ano de 1945, pelo Décimo Segundo Distrito de Fiscalização (DF-12), com sede na cidade de Vitória, e que teve a seu cargo, além dos vários serviços de melhoramentos em diversos rios do Estado, a fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Vitória.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	194.108,00	187.392,66	6.715,34
Material	56.870,00	56.127,90	742,10
Palno de Obras e Equipamentos	136.000,00	72.859,40	53.140,60

PÔRTO DE VITÓRIA

I — CONTRATO

A execução das obras de construção do pôrto de Vitória, bem como a sua exploração comercial, foi dada em concessão ao Estado do Espírito Santo, de conformidade com a novação de contrato autorizada pelo Decreto-lei n.º 3.039, de 10 de fevereiro de 1941, e o têrmo de contrato assinado em 4 de agôsto dêsse mesmo ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto de Vitória do seguinte aparelhamento e instalações:

Cais — com 895 metros de extensão, para 4,50m. a 7,00 m., em águas mínimas.

Armazéns — 4, com 8.281,00 metros quadrados de área e a capacidade de 16.562,00 toneladas.

Guindastes — 11, de ½ a 10 toneladas.

Pontes rolantes — 8, de ½ toneladas, montadas nos armazens.

Cábrea Flutuante — 1, para 80 toneladas.

Rebocadores — 2, de 40 e 60 HP.

Cais para minérios — com 100 metros de extensão, dispondo de silos para depósito do minério, com capacidade para 40.000 toneladas, e três transportadores de esteira para carregamento dos navios numa quantidade de 1.200 toneladas por hora.

Para ampliação das instalações portuárias, foi apresentado pelo Estado concessionário um novo projeto do pôrto, onde é prevista a construção de vá-

rias *darsenas,* estando o referido projeto ainda e mestudo nêste Departamente.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	88.207	59.277	— 28.930	30.843	32.369	+ 1.526
Internacional.........	8.272	3.906	— 4.366	148.159	176.054	+ 27.895
TOTAL...........	96.479	63.183	— 33.296	179.002	208.423	+ 29.421

Do quadro acima, se conclue que o movimento geral de mercadorias no pôrto de Vitória, durante o ano de 1945, permaneceu sensìvelmente igual ao do ano anterior, tendo havido uma diminuição de tonelagem de mercadorias importadas, seja pela navegação de cabotagem, seja pela internacional, ao passo que houve um aumento quase equivalente da tonelagem de mercadorias exportadas.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros................	793	636	— 157	114.448	154.779	+ 40.331
Estrangeiros..............	29	28	— 1	100.789	91.905	— 8.884
TOTAL................	822	664	— 158	215.237	246.684	+ 31.447

Comparando, assim, o movimento de navios no pôrto de Vitória em 1945 com o do ano anterior, verifica-se uma diminuição no número dêles, tanto de navios brasileiros como estrangeiros ainda que tenha aumentado a respectiva tonlagem de registro.

c). Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Vitória foi de 339,5 toneladas por metro de cais.

d) Receita:

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos aduaneiros — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de Cr$ 22.530,70 o que representa um aumento de Cr$ 3.059,60 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias, em 1945, foi de Cr$ 5.148,771,60, representando uma

diminuição de Cr$ 619.088,90 sôbre o total da renda bruta verificada no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Vitória se processou normalmente durante o ano de 1945, sendo os serviços executados pelo Estado do Espírito Santo, concessionário do pôrto, por intermédio da Administração do Pôrto de Vitória, subordinada à Secretaria de Agricultura e Viação do Estado.

O cais de minério funcionou durante o ano de 1945, carregando os navios por meio de aparelhamento principal de que dispõe, e obtendo assim uma economia de tempo considerável.

b) Tomada de Contas — Foi realizada a tomada de contas ao Estado concessionário, relativa ao ano de 1943, sendo reconhecido como capital do pôrto, até a data de 31 de dezembro dêsse ano, a importância de Cr$ 42.948.538,82. A referida tomada de contas poi aprovada pelo Aviso n.º 649, de 9 de maio de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, apresentando o seguinte resultado:

	Cr$
Capital reconhecido em 31-12-1942	42.026.656,17
Acréscimo de capital, no período	921.882,65
Capital reconhecido em 31-12-1943	42.948.538,82
Renda bruta em 1943	2.274.425,50
Despesa de custeio	2.547.945,40
Saldo negativo	273.519,90

c) Tarifas portuárias — Continua em vigor a tarifa aprovada pelo Portaria n.º 486, de 5 de outubro de 1939, com as modificações constantes dos relatórios anteriores.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Décimo Segundo Distrito de Fiscalização (DF-12), foi executado em 1945 o levantamento hidrográfico do ancoradouro do pôrto de Vitória e do canal de acesso, de modo a oferecer a necessária segurança aos navios que demandam o pôrto para carregameto de minério, e que são os de maior calado.

Além das observações regulares da mará, foram executados, também serviços de levantamento hidrográfico nos vários rios que desaguam no pôrto de Vitória.

OBRAS — Pelo Décimo Segundo Distrito de Fiscalização (DF-12), foram executados serviços de reparo, conservação e melhoramentos no abrigo do material, na ilha do Príncipe, com aumento de uma área de 24,00 metros quadrados.

Prosseguindo na execução dos serviços de limpeza e desobstrução nos rios do Estado, foram, durante o ano de 1945, concluídos os serviços num trecho do rio Santa Maria, na embocadura do rio S. Miguel, e em vários trechos do rio Itapemirim.

Pelo Estado concessionário das obras d opôrto, foi concluída em 1945 a construção do cais de minério, sendo dispendidos, nos serviçoes executados nêsse ano Cr$ 3.918.913,05.

DISTRITO FEDERAL

Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-13)

Os serviços a cargo dêste Departamento no Distrito Federal constituem atribuições do Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-13), com sede nesta Capital, e a quem coube, durante o ano de 1945, a fiscalização das obras e da exploração comercial do pôrto do Rio de Janeiro, além da execução dos estudos e observações necessárias ao exato conhecimento das condições hidrográficas da bahia de Guanabara, com o objetivo principal de rever o projeto para a ampliação do referido pôrto.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Material	—	—	—
Plano de Obras e Equipamentos	100.000,00	0,00	100.000,00

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

I — ORGANIZAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

A exploração comercial dêsse pôrto, bem como a sua conservação e a execução de obras de melhoramento, continuou durante o ano de 1945 a cargo da Administração do Pôrto do Rio de aneiro (APRJ), entidade autárquica instituída pela Lei n.º 190, de 16 de janeiro de 1936, e atualmente organizada de conformidade com o Decreto-lei n.º 3.198, de 14 de abril de 1941, sendo o seu regimento baixado com o Decreto n.º 7.935, de 25 de setembro do mesmo ano.

Essa legislação, além das modificações já consignadas em relatórios anteriores, foi alterada, durante o ano de 1945, pelos seguintes documentos legais: pelo Decreto n.º 19.143, de 11 de julho, acrescendo no regimento da A.P.R.J. uma secção de "Assistência Social", com as incumbências enumeradas no referido decreto; pelo Decreto n.º 20.120, de 4 de dezembro, criando a função isolada, de provimento em comissão, de Assistente Técnico do Superintendente da A.P.R.J.; pelo Decreto-lei n.º 7.357, de 5 de março, elevando os vencimentos do Superintendente da A.P.R.J.; pelo Decreto n.º 17.961, de 3 de março, aprovando as novas tabelas numéricas de pessoal mensalista e diarista da A.P.R.J., e instituindo para o pessoal dessa Administração o regime de salário-família; e pelo Decreto-lei n.º 8.239, de 27 de novembro, modificando o art. 100 do regulamento do pessoal, aprovado pelo Decreto n.º 7.847, de 16 de setembro de 1941.

Para a fiscalização legal, técnica e contábil dessa autarquia foi criada, pleo Decreto-lei n.º 4.079, de 2 de fevereiro de 1942, uma Delegação de Contrôle junto à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, cujos membros são designados pelo Presidente da Rpública, da qual é membro e presidente o Chefe do Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-13), dêste Departamento.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto do Rio de Janeiro do seguinte aparelhamento e instalações:

Cais — com 4.726,88 metros de extensão, para profundidades de 8,00 a 10,50 metros;

Armazens — 25, com a área útil de 71.350,00 metros quadrados e para a capacidade de 204.900 toneladas;

Armazem Frigorífico para frutas — em final de construção;

Estação de Expurgo para cereais — em construção;

Guindastes elétricas — 109, com capacidade de 1 a 6 toneladas;

Guindastes à vapor — 18, com capacidade de 2 a 25 toneladas;

Descarregadores d' trigo — 6;

Locomotivas — 13;

Vagõs — 230, de 20 a 50 toneladas;

Linhas férreas do cais — 43.516,00 metros de extensão, com bitola de 1,00 e 1,60 metros.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	1.682.687	1.606.170	— 76.517	688.756	673.706	— 15.050
Internacional	1.949.123	2.254.976	+ 305.853	496.606	733.860	+ 237.254
TOTAL	3.631.810	3.861.146	+ 229.336	1.185.362	1.407.566	+ 222.204

Verifica-se, do quadro acima, ter havido um pequeno decréscimo no movimento de mercadorias, quer de importação, quer de exportação, no ano de 1945, para o comércio de cabotagem, enquanto que para o comércio internacional o movimento de mercadorias em 1945 superou o do ano anterior. No total, o movimento de mercadorias, de importação e de exportação, foi bastante maior em 1945 do que no ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram os seguintes os dados registrados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	2.081	2.003	— 78	1.672.426	1.630.811	— 41.615
Estrangeiros	784	821	+ 37	2.507.768	2.379.068	— 128.700
TOTAL	2.865	2.824	— 41	4.180.194	4.009.879	— 170.315

Houve, pois, uma diminuição no número de navios que frequentaram o pôrto do Rio de Janeiro em 1945, tomando como referência o movimento do ano anterior, ainda que a navegação estrangeira tenha sido em maior número no ano de 1945.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto do Rio de Janiero foi de 1.115 toneladas por metro.

d) Receita:

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente da arrecadação dêsse impôsto, no pôrto do Rio de Janeiro, durante o an ode 1945, foi de Cr$..... 30.381.819,40, o que, comparada com a arrecadação feita no ano anterior, apresenta um aumento de Cr$....... 2.497259,80.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias do pôrto do Rio de Janeiro atingiu a Cr$ 103.339.589,30 durante o ano de 1945, verificando-se, assim, um considerável aumento de Cr$ 38.141.956,20 sôbre a renda auferida no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto do Rio de Janeiro continuou a ser exercida, durante o ano de 1945, pela organização autárquica "Administração do Pôrto do Rio de Janeiro" (APRJ), processando-se os serviços de modo normal, apesar das dificuldades e entraves criados pela guerra.

O aparelhamento do pôrto, como uma conseqüência direto do período de guerra, em que não poude ser substituído e reparado em seu desgaste natural, se apresenta agora em situação bastante precária. Nêsse sentido, e à semelhança dos demais portos do País, foi elaborado pela Administração do Pôrto do Rio de Janeiro uma relação-programa para aquisição do aparelhamento de que necessita, já aprovada pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, e cujo orçamento provável atinge a importância de Cr$........ 104.632.500,00.

Por outro lado, o crescente desenvolvimento do pôrto do Rio de Janeiro vem indicando a necessidade de ser desde logo iniciada a construção de maior extensão de cais do que atualmente dispõe, estando para isso o Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-13), dêste Departamento, procedendo a sondagens geológicas no alinhamento provável do novo cais a ser construido, que deverá obedecer, tanto quanto possível, ao ante-projeto elaborado me 1929 na antiga Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais.

Por despacho de 1 de agôsto de 1945, o Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas autorizou a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro a arrendar os armazens n.º 11 e 12, bem como o páteo coberto entre os ditos armazens, ao Lóide Brasileiro.

b) Tomada de Contas — A APRJ, como entidade autárquica, ficou isenta da tomada de contas, a qual foi substituída pelo regime de prestação de contas, feitas por balacentes mensais, balanços semestrais e relatórios anual que são encaminhados à aprovação, depois de devidamente examinados pela Delegação de Contrôle.

O orçamento da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro para 1945, aprovado pelo Sr. Presidente da Repú-

blica, por despacho exarado na Exposição de Motivos n.º 161, de 17 de janeiro de 1945, do D.A.S.P., teve a seguinte distribuição:

	Cr$
Receita prevista	78.561.298,00
Despesa fixada	70.405.298,00
Saldo previsto	8.156.000,00

Houve, posteriormente, um pedido oe refôrço de Cr$ 32.532.450,00, bem como transferências de verbas na importância de Cr$ 2.135.657,20, apresentando a situação financeira do pôrto ao encerrar o exercício de 1945, o seguinte aspecto:

	Cr$	Cr$
Receita arrecadada		103.993.589,30
Despesa realizada	101.508.931,70	
Prejuízo de 1944	1.333.431,10	102.842.362,80
Saldo do exercício		1.151.226,50

Deve ser observado que na parcela correspondente à despesa realizada está incluída a importância de Cr$....... 10.500.000,00, destinada a "Reserva para substituições", de acôrdo com o tipo de orçamento establecido pela Comissão de Orçamento das Autarquias, o que eleva para Cr$ 11.651.226,50 o saldo realmente verificado na situação financeira do pôrto do Rio de Janeiro.

Até agora sòmente se acha aprovada pelo Presidente da República o resultado da gestão administrativa de 1941, o que foi feito por despacho de 7 de junho de 1944, de S. Excia., exarado na Exposição de Motivos n.º 1.451, de 5 do mesmo mês e ano, do DASP, estando ainda pendentes de aprovação os resultados referentes aos anos de 1942, 1943 e 1944.

c) Tarifas portuárias — Permaneceram em vigor, durante o ano de 1945, as tarifas aprovadas pela Portaria n.º 553, de 1 de junho de 1944, do Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações introduzidas pelas Portarias n.º 652, 653 e 827, as duas primeira sde 1 de agôsto e a última de 10 de outubro de 1945, do mesmo Sr. Ministro.

Quanto aos serviços de capatazias, executados nas horas de prorrogação ou continuação de trabalho e executados à noite e aos domingos e feriados, foi mandado pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas aplicar o disposto no Regulamento do Pessoal da APRJ (art. 30 do Decreto n.º 7.847, de 16 de setembro de 1941), isto é, o acréscimo de 25 e 50%, em lugar do que estabelecem os §§ 1.º e 3.º do art. 291, da Consolidação das Leis do Trabalho.

Por despacho de 23 de maio de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi autorizada a cobrança de um adicional de 10% em tôdas as taxas do pôrto do Rio d eJaneiro, a título provisório, e a partir de 1 de junho.

Pelo Decreto-lei n.º 7.652, de 18 de julho de 1945, foi autorizada a cobrança de juros de mora sôbre as dívidas referentes a serviços prestados pelo pôrto do Rio de aneiro, e não pagos dentro do prazo estipulado pela legislação em vigor.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados, pelo Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-13), além das observações hidrográficas e meteorológicas que, de rotina, são feitas na baía de Guanabara, o levantamento hidrográfico do pôrto, para conhecimento atualizado das profundidades no canal de acesso e ao longo do cais, após a dragame realizada pela APRJ.

A execução das sondagens geológicas que deveriam ser feitas no alinhamento provável da ampliação do cais do pôrto do Rio de Janeiro, de modo a poder ser estudada a fundação adequada da obra, apesar de ter sido distribuída a necessária verba, não puderam ser realizados pela falta de aparelhamento apropriado.

OBRAS — Durante o ano de 1945 não foram executadas obras, diretamente, por intermédio do Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização (DF-13), limitando-se o seu trabalho à fiscalização das obras que foram executadas pela APRJ, assim anumeradas:

dragagem da bacia de evolução do pôrto, cujo serviço foi iniciado em setembro de 1944 e concluído em agôsto de 1945, tendo sido dragados e transportados para lançamento fora da barra um volume de 775.876,000 metros cúbicos;

frigorífico para frutas, cujas obras já se encontravam, em fim do ano de 1945, pràticamente concluídas;

estação de expurgo de cereais, onde ficou concluída a cravação das 371 estacas "Franki" em que está fundado o prédio concluídos os blocos ligando os grupos de estacas e as respectivas cintas, fundidas as lages de primeiro, segundo e terceiro pavimentos, iniciado o preparo da lage do quarto pavimento, levantadas as paredes de tijolo do primeio pavimento e da sôbre-loja e concluído o preparo das formas dos silos;

cobertura entre os armazens ns. 11 e 12, concluída em novembro de 1945, e que, com a alteração do primitivo projeto, transformou-se, do fato, num armazem interno;

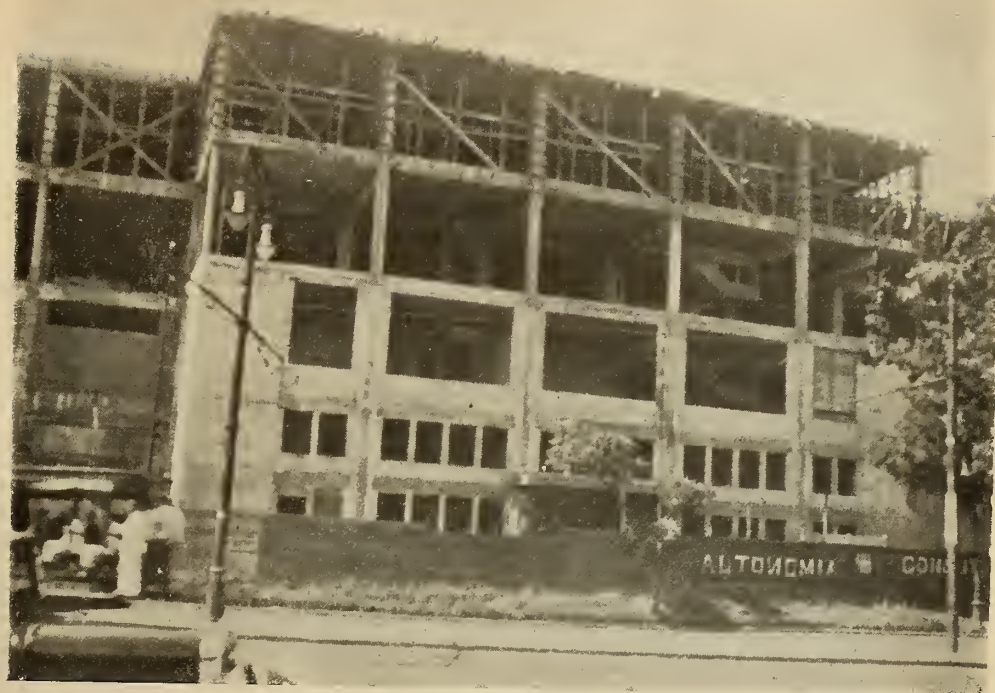
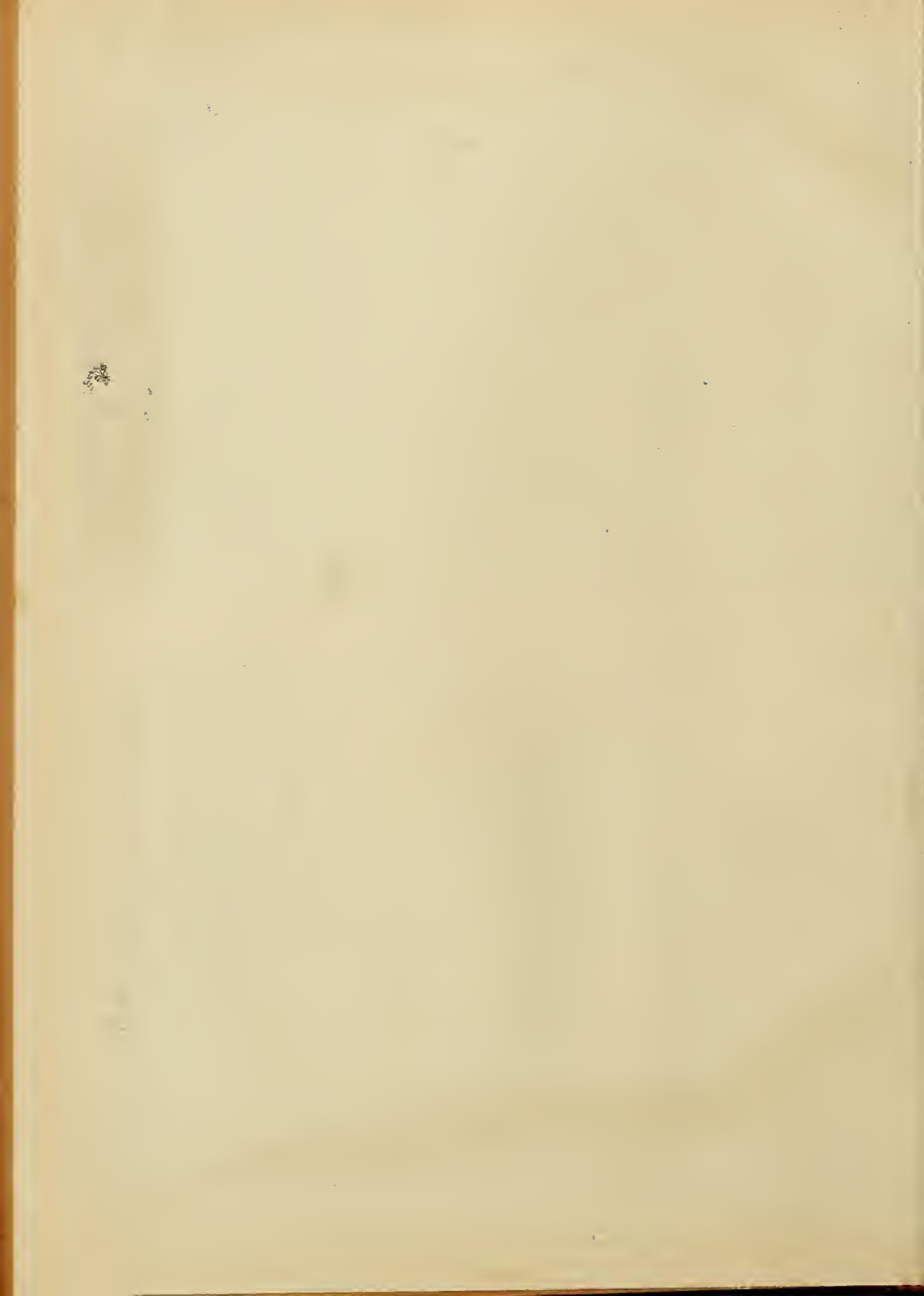
instalações subterrâneas para carga e descarga de óleo, no cais de São Cristóvão, sendo os serviços feitos por contrato com a Atlantic Refining Co.;

construção de um tunel sob o cais destinado ao transporte do trigo, também no cais de São Cristóvão, em execução para a firma Dianda, Lopes & Cia., e para cuja obra o Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, por despacho de 31 de maio de 1945, autorizou a APRJ a contribuir com 50% das despesas realizadas;

parque carvoeiro necessário para atender as necessidades da movimentação de carvão para a Uzina de Volta Redonda, e cujo aparelhamento foi encomendado por conta do crédito de Cr$ 15.000.000,00 aberto pelo Decreto-lei n.º 6.906, de 27 de setembro de 1944.

REGIÃO SUL DE APARELHAGEM

As atribuições da Região Sul de Aparelhagem se desenvolvem nos Estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, Distrito Federal e Territórios do Iguaçú, Ponta Porã e Guaporé, cabendo-lhe cuidar de todo o aparelhamento flutuante e terrestre de propriedade dêste Departamento, promovendo a sua reparação, conservação, baixa e equisição, bem como a sua distribuição pelos vários órgãos de serviço.

Apesar da ampliação de suas atribuições regulamentares, não puderam os

Estação de Expurgo -- Rio

serviços ter um grande desenvolvimento durante o áno de 1945, permanecendo pràticamente limitados aos serviços executados no Distrito Federal, onde essa Região de Aparelhágem tem a sua sede.

Os serviços executados pela egião Sul de Aparelhagem, podem ser assim resumidos:

a) estudos para ampliação da carreira existente nas oficinas dessa Região, na Ponto do Cajú, e onde foram feitos levantamentos hidrográficos e reconhecimento da natureza do fundo do mar no local próximo à extremdiade da carreira.

b) execução das obras de reparação e ampliação do edifício da Administração Central dêste Departamento.

c) fiscalização da reparação da draga "Afonso Pena" e do batelão "Guanabara", que se acha contrada com estaleiros particulares, tendo ficado a draga referida pràticamente pronta.

ESTADOS DO RIO DE JANEIRO E MINAS GERAIS

Décimo Quarto Distrito de Fiscalização (DF-14)

As atividades do Décimo Quarto Distrito de Fiscalização (DF-14) no setor de pôrtos, rios e canais, se extendem aos Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Durante o ano de 1945 os serviços a cargo dêsse Distrito ficaram limitados sòmente ao Estado do Rio de Janeiro, cabendo-lhe, além da fiscalização da execução dos contratos de concessão dos portos de Niterói, Angra dos Reis e Fôrno, a execução do prosseguimento das obras dos portos de Cabo Frio e de São João da Barra.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Material	96.500,00	95.334,70	1.165,30
Plano de Obras e Equipamentos:			
Restos a pagar de 1944	233.352,40	233.352,40	0,00
Dotação de 1945	1.088.400,00	1.088.255,50	144,50

PÔRTO DE NITERÓI

I — CONTRATO

Êsse pôrto continua sob o regime de concessão dada ao Estado do Rio de Janeiro, de acôrdo com o Decreto n.º 16.962, de 24 de junho de 1925, tendo o respectivo têrmo de contrato sido assinado em 20 de julho do mesmo ano e registrado pelo Tribunal de Contas em 23 de setembro seguinte.

Consoante o dispôsto na cláusula IX do contrato, as obras do pôrto deveriam estar concluídas em 23 de setembro de 1930. Entretanto, foram elas paralizadas antes de inteiramente concluídas e nêsse estado se encontram até hoje.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto de Niterói do seguinte aparelhamento e instalações:

Cais — com 300 metros de extensão acostável, para a profundidade de 8,00 metros em águas mínimas, quando dragada;

Armazens — 2, com a área total de 3.440 metros quadrados;

Guindastes — 2, elétricos, sendo um para 1 ½ toneladas e um para 5 toneladas;

Pontes rolantes — 4, com a capacidade de 1 ½ toneladas, e instaladas no interior dos armazens;

Estação transformadora — de corrente elétrica, para luz e fôrça.

Para corresponder ao desenvolvimento comercial e marítimo, necessita o pôrto de Niterói de ser dotado de obras complementares e de ampliação, das quais as mais urgentes são: dragagem do canal de acesso e bacia de evolução do pôrto, até a profundidade de 8,00 metros; construção dos dois armazens constantes do projeto inicial e ainda não executado; aquisição de mais um guindaste de 5 toneladas e dois de 2 ½ toneladas; terminação da construção das linhas férreas do cais; calçamento da avenida externa do cais e dos páteos dos armazens a construir; reparação e aterro do cais de 2,00 metros, com a necessária dragagem de sua bacia; prolongamento do cais acostável até os estaleiros "Guanabara".

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem..........	153.480	275.804	+ 123.324	331.069	520.026	+ 188.957

Verifica-se, assim, um vultoso aumento de tonelagem de mercadorias movimentadas no pôrto de Niterói, durante o ano de 1945, em relação ao ano anterior. E' de observar que grande parte dessa tonelagem foi movimentada fora do cais, nas instalações industriais situadas dentro da zona de influência do pôrto de Niterói. A carga assim movimentada foi de 265.509 toneladas de importação e 511.474 toneladas de exportação.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros................	—	159	—	—	—	—

O movimento de navios no pôrto de Niterói é feito quase que exclusivamente por lanchas, faluas, alvarengas e outras pequenas embarcações que fazem o tráfego de mercadorias entre o pôrto de Niterói e o do Rio de Janeiro. No

número total de navios acima consignado, estão compreendidos 3 vapores, 102 hiates e 54 chatas.

c) Receita:

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importânciaproveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de Cr$ 61,30 que, comparada com a arrecadação feita no ano anterior, apresenta uma diminuição de Cr$ 46,00.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias cobradas em 1945 atingiu a Cr$ 1.084.075,70, que corresponde a um aumento de Cr$ 57.034,20 sôbre a arrecadação feita no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Niterói esteve, ainda durante o ano de 1945, pràticamente paralizada, não oferecendo o pôrto em apreço interêsse à navegação. Demais, as deficiências de profundidade que se verificam no canal de acesso e na bacia de evolução do pôrto restringem, de certo modo, a freqüência de navios nêsse pôrto.

b) Tomada de Contas — Apesar da insistência com que êste Departamento te mprocurado regularizar a falta das tomadas de contas ao concessionário do pôrto de Niterói, o Estado do Rio de Janeiro, não tem o assunto sido resolvido satisfatòriamente.

A última tomada de contas aprovada refere-se ao exercício de 1929, quando ainda vigorava o antigo contrato de concessão do pôrto, feito à Companhia Brasileira de Portos.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor no pôrto de Niterói, até 10 de julho de 1945, as tarifas portuárias aprovadas pela Portaria n.º 6, de 6 de janeiro de 1943, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações já consignadas nos relatórios anteriores e mais pela Portaria n.º 4, de 6 de janeiro de 1945, em que, de acôrdo com o parecer do Conselho de Tarifas e Transportes, resolveu o Sr. Ministro revigorar a Portaria n.º 433, de 14 de abril do ano anterior, que instituiu a taxa de Cr$ 0,50 por tonelada de mercadoria transportada pela Companhia Cantareira de Viação Fluminense, a qual havia sido sustada pela Portaria n.º 625, de 14 de junho do mesmo ano.

Pela Portaria n.º 431, de 6 de julho de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foram aprovadas as novas tarifas para o pôrto de Niterói, as quais entraram em vigor no dia 11 do mesmo mês e ano. Na tabela N dessa tarifa foi, pela Portaria n.º 652, de 10 de agôsto de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, atendendo ao que requereu a Sociedade Industrial e Comercial Pedreiras Limitada e ao que propôs êste Departamento, mandada incluir a taxa especial n.º 10, sôbre pedra em blocos, britada ou em pó.

PÔRTO DE ANGRA DOS REIS

I — CONTRATO

A execução de obras de melhoramento e a exploração comercial do pôrto de Angra dos Reis continuaram ainda, durante o ano de 1945, sob o regime de concessão, outorgada ao Estado do Rio de Janeiro, de conformidade com o Decreto n.º 16.961, de 24 de junho de 1925, sendo o respectivo contrato assinado em 10 de julho dêsse ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto de Angra dos Reis do seguinte aparelhamento e instalações:

Cais — com 300 metros de extensão acostável, para a profundidade de 8,00 metros, em águas mínimas;

Armazens — 2, com a área total de 2.860 metros quadrados;

Guindastes — 4, elétricos, sendo três de 1 ½ toneladas de capacidade e um de 5 toneladas;

Pontes rolantes — 2, elétricas, de 1 ½ toneladas de capacidade;

Silo para trigo — 1, com capacidade para 4.250 toneladas, pertencente ao Moinho Fluminense S.A., que o adquiriu por compra ao Moinho Santista S.A.

A fim de melhor atender ao seu movimento comercial, carece o pôrto de alguns melhoramentos, tais como: execução do serviço de dragagem, melhor fornecimento de energia elétrica, melhor abastecimento de água e construção de três armazens, sendo um interna e dois externos.

O pôrto tem grandes áreas externas para depósito de carvão, minério, etc., com possibilidades de servir não só aos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás e São Paulo, como também, especialmente, à Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton..		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	43.107	16.663	— 26.444	1.254	740	— 514
Internacional	36.787	34.694	— 2.093	9.504	5.845	— 3.659
TOTAL	79.894	51.357	— 28.537	10.758	6.585	— 4.173

A comparação do movimento de mercadorias no pôrto de Angra dos Reis nos dois últimos anos, acusa uma diminuição bastante sensível, tanto na importação como na exportação.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	129	93	— 36	69.650	22.440	— 47.210
Estrangeiros	28	23	— 5	39.062	27.458	— 11.604
TOTAL	157	116	— 41	108.712	49.898	— 58.814

Verifica-se, assim, ter havido uma diminuição no número de navios que frequentaram o pôrto de Angra dos Reis em 1945, tomando como referência o movimento do ano anterior, refletindo. daí, a sensível diminuição do movimento de mercadorias acima inicada.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Angra dos Reis foi de 193 toneladas por metro.

d) Receita:

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente dêsse impôsto, foi, durante o ano de 1945, de Cr$ 100.020,60 que, comparada com a arrecadação do ano anterior, apresenta uma diminuição bastante razoável, de Cr$ 97.744,50.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias, em 1945, foi de Cr$ 702.841,00.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Angra dos Reis se processou normalmente durante o ano de 1945, ainda que se tenha verificado uma diminuição bem sensível no número de navios que frequentaram o pôrto e na tonelage mde carga movimentada.

A profundidade do canal de acesso e da bacia de evolução do pôrto, embora não tenha atingido a cota contratual, isto é, 8,70 metros em águas mínimas, vem entretanto satisfazendo plenamente às condições de navegabilidade dos navios que frequentam o pôrto.

Pelo Decreto-lei n.º 8.116, de 19 de outubro de 1945, foi considerada caduca a concessão outorgada à "Brasunido Sociedade Anônima", pelo Decreto-lei n.º 2.618, de 23 de setembro de 1940, para a construção de instalações destinadas ao embarque de minério no pôrto de Angra dos Reis.

b) Tomada de Contas — Continuou, durante o ano de 1945, a mesma situação já existente nos anos anteriores, de sòmente haver sido aprovada a tomada de contas feita ao concessionário do pôrto relativamente ao período de 1 de novembro de 1934 a 31 de dezembro de 1939.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor, durante o ano de 1945, as tarifas aprovadas pelo Portaria n.º 315, de 30 de junho de 1939, as quais fora mmodificadas pelas Portarias n.º 514, de 19 de outubro de 1939; n.º 1.329, de 16 de novembro de 1943; e n.º 227, de 29 de fevereiro de 1944. Pela Portaria n.º 652, de 10 de agôsto de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, atendendo ao que requereu a Sociedade Industrial e Comercial Pedreiras Limitada e ao que propôs êste Departamento, foi manada incluir na tabela N da tarifa aprovada para o pôrto de Angra dos Reis a taxa especial n.º 10, para pedras em blocos, britada ou em pó.

PÔRTO DE SÃO JOÃO DA BARRA

Durante o ano de 1945 prosseguiram os trabalhos a cargo da Primeira Residência do Décimo Quarto Distrito de Fiscalização (DF-14), com a execução das obras do pôrto de São João da Barra, de conformidade com o projeto aprovado pelo Decreto n.º 12.840, de 10 de julho de 1943.

I — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados os seguintes estudos:

levantamento de três lagôas na ilha da Convivência, situada na fóz do rio Paraíba do Sul;

levantamento das ilhas da Convivência, Goiabeira, Cardoso, Areno, Anozes e Felicíssimo, do Pontal da Atafona e de algumas coroas que emergiam em baixa-mar, a fim de se conhecer as modificações hidrográficas que se processaram e para confecção da respectiva planta;

sondagem hidrográficas na barra e no trecho do rio Paraíba do Sul compreendedido entre a cidade de São João da Barra e a barra;

observações de correntes no trecho em que estão sendo construídos os espigões;

e observações de marés, temperatura e pressão.

OBRAS — Prosseguindo na execução do projeto aprovado, foi em 1945 iniciada a construção dos espigões E-6 e E-19, localizados respectivamente na margem esquerda enraizado na ilha do Lima, e na margem direita, enraizado na ilha da Goiabeira, tendo prosseguido a construção do espigão E-17 e se verificado a necessidade de reforçar o espigão E-12, já anteriormente concluído.

Com o objetivo de aplicar menor volume de pedra no espigão E-6, foi provocado o açoreamento do fundo construindo inicialmente uma cortna com mangue. A fôrça da correnteza provocou, porém, a queda da mesma, tornando necessário protegê-la com pedras.

Sendo o leito do rio constituído de areia fina, fàcilmente modificado pela correnteza, a extremidade dos espigões em construção apresentam sempre grandes profundidades, que chegam a alcançar 10,50 metros, como aconteceu n oespigão E-15. A fim de sanar essa dificuldade que acarreta o emprêgo de maior quantidade de pedra, tem sido colocado no leito do rio, no alinhamento dos espigões, um lençol de fachina, sôbre o qual é lançada a pedra.

O volume de pedra empregada durante o ano de 1945 atingiu a 4.187,500 metros cúbicos, assim distribuídos:

espigão E-6	57,000m³
espigão E-13	24,000m³
espigão E-17	2.022,000m³
espigão E-19	2.084,500m³

Com a construção dos espigões E-15, E-17 e E-19, que se encontram localizados à margem direito do curso principal do rio Paraíba do Sul, melhoraram sensìvelmente as condições de navegabilidade do trecho do rio entre a cidade de São João da Barra e a barra.

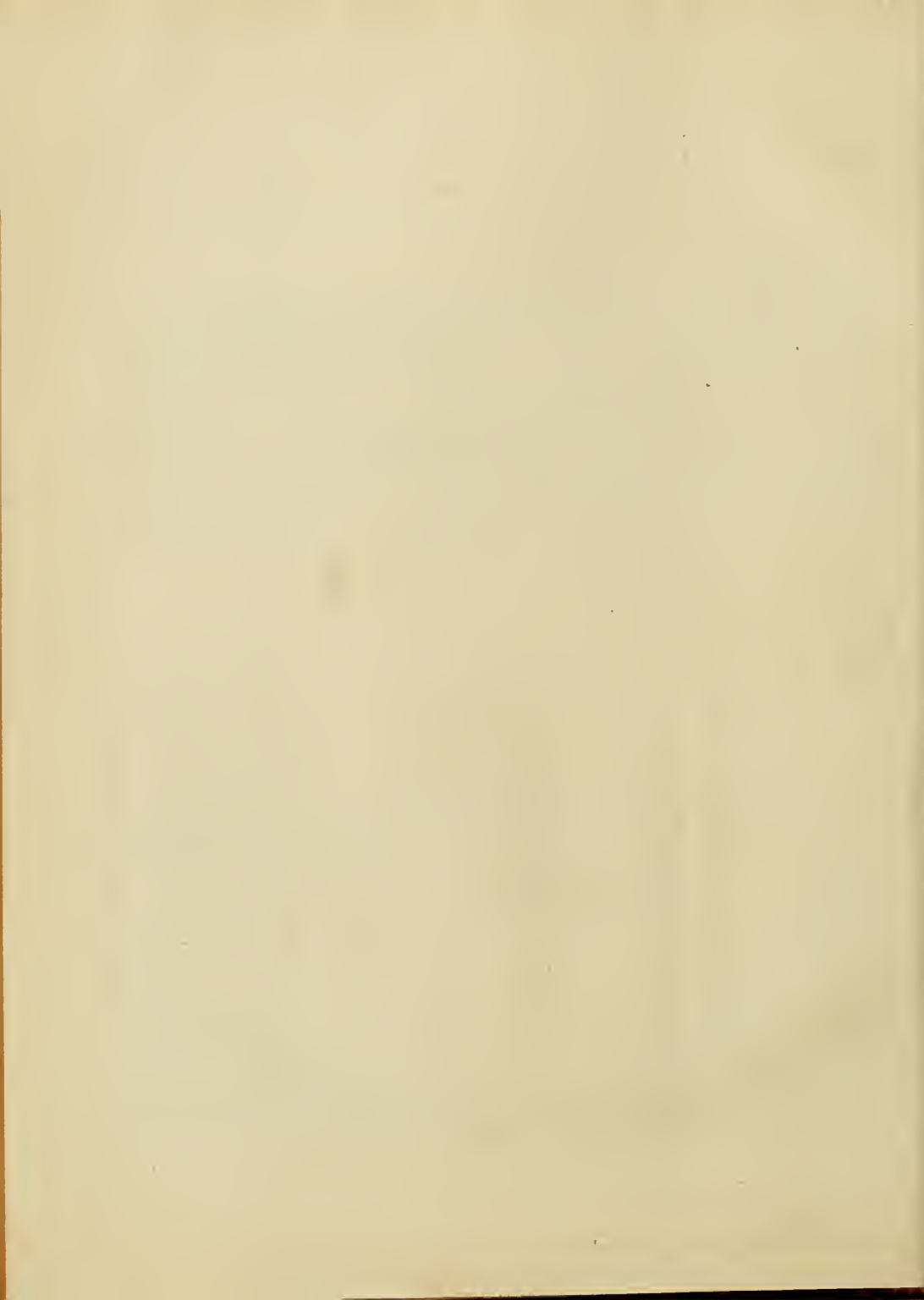
O canal se orienta favoràvelmente melhorando as profundidades existentes, o que já permitiu que no ano em apreço pudessem ter acesso até à cidade embarcações de pequena cabotagem, como o Belmonte, de 200 toneladas de registro, o Santelmo, de 100 toneladas, e o Rosário, de 100 toneladas, o que antes não acontecia.

PÔRTO DE CABO FRIO

A Segunda Residência do Décimo Quarto Distrito de Fiscalização (DF-14) tem por finalidade a execução de estudos e obras tendentes à regularização dos canais interiores d enavegação da lagôa de Araruama, com o objetivo de facilitar a navegação em qualquer época e permitir o escoamento do sal e subprodutos, a principal riqueza da região.

Os trabalhos que vêm sendo executados no pôrto de Cabo Frio obedecem ao plano de obras do projeto aprkovado pelo Decreto-lei n.º 3.002, de 15 de agôsto de 1938, e do que baixou com a Portaria n.º 390, de 1 de julho de 1941.

Espigão E-17, enraizado na Ilha dos Anozes, com 80 metros de avançamento, em espição fechado, na Ilha da Goiabeira — S. J. da Barra

Guia corrente em construção na margem esquerda do Canal Itajurú — Cabo Frio

Nº	DATA	HORA DAS	HORA AS	CRUZETA	MARÉ	TERMOGRAFO HORA	TERMOGRAFO ALT.	BAROGRAFO HORA	BAROGRAFO ALT.	VELOC. M/P/SEG. MAX	VELOC. M/P/SEG. MED	VELOC. M/P/SEG. MIN	VENT	IDADE DA LUA	OBS.
1	10-7-945	14 15	15 05	S	ENCHENTE	14 40	17.8	14,40	7642	0.417	0.298	0.203	S O.	1.1	P. M. ÁS 16,45 HS.
2	10-7-945	15,30	16,00	S	ENCHENTE	15,45	17 3	15,45	7643	0.327	0.255	0.207	S O.	1.1	
3	17-7-945	9,05	9,40	S	VASANTE	9 22	16.0	9,22	768.0	0.197	0.146	0,110	N. E	8.1	
4	17-7-945	13,25	14,50	1,00	ENCHENTE	14,07	16 0	14,07	765 0	0,100	0,075	0,050	N E	8 1	P. M. AS 21,13 HS.
5	17-7-945	15,05	16,30	2,00	ENCHENTE	15,48	16 0	15,48	765 0	0,080	0,059	0,036	N E.	8.9	
6	18-7-945	9,25	11.10	2,00	ENC.-VAS.	10,18.	16 8	10,18	765 9	0,073	0,058	0,036	N E.	9 1	P. M. ÁS 10. HS
7	18-7-945	13,50	15,25	2,00	VASANTE	14,38	16,8	14,38	764 0	0,067	0,053	0,026	N E	9 1	B. M. AS 15. HS.
8	18-7-945	15,36	16,20	S	VASANTE	15,58	16 8	15,58	764 0	0,173	0,158	0,147	N E.	9.1	
9	19-7-945	9,35	11.00	1,00	ENCHENTE	10,17	17 2	10,17	765 9	0,127	0,067	0,030	N.E.	9.9	P. M. AS 11,28 HS.
10	20-7-945	8,55	10,20	1,00	ENCHENTE	9,37	18.0	9,57	767.0	0,113	0,065	0,023	N.E.	10 9	P. M. AS 11,47 HS.
11	20-7-945	[illegible]	15,25	2,00	VASANTE	14,42	17 9	14,42	765 0	0,077	0,061	0,050	N.E.	11.0	B. M. AS 18,25 HS.
12	20-7-945	[illegible]	16,10	S	VASANTE	15,52	17 9	15,52	765 2	0,233	0,197	0,155	N.E.	11.1	
13	21-7-945	9,05	9,30	5,00	ENCHENTE	9.17	18 5	9.17	767 0	0,077	0,071	0,060	N.E.	11 9	P. M. AS 13,25 HS.

NOTA: OS FLUTUADORES FORAM OBSERVADOS DE 5 EM 5 MINUTOS

OBS. AS SONDAGENS FORAM REDUZIDAS AO 0 HIDROGRAFICO, QUE FOI ESTABELECIDO EM FUNÇÃO DO RN QUE TEM COMO COTA + 3.166, E QUE FICA SITUADO JUNTO AO MURO DO CEMITERIO, E FOI ALÍ COLOCADO PELO ENG. BATISTA DO ESCRITORIO TECNICO SATURNINO DE BRITO.

M. V. O. P.
D. M. P. R. C.
DECIMO QUARTO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO
PLANTA
TOPO-HIDROGRAFICA DAS ENSEADAS
DO
FORNO E DOS ANJOS
CABO FRIO — ESTADO DO RIO
BRASIL
1945
ESCALA: 1:2.500
MORRO DA PONTA D'AGUA
PRAIA DO FORNO
ENSEADA DO FORNO
MORRO DA FORTALEZA
ARRAIAL DO CABO
PRAIA GRANDE
PRAIA DOS ANJOS
ENSEADA DOS ANJOS
MORRO DA ATALAIA
LEGENDAS

I — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados os seguintes estudos:

nivelamento de precisão, partindo do RN do Cais do Pôrto, e atravessando a cidade, prosseguindo por Portinho, Praia do Siqueira até a Ponte do Costa, nas Perynas, numa extensão de 8 quilômetros;

levantamento dos portos da Ostra, Barra de São João e Macaé;

levantamento topo-hidrográfico da enseada dos Anjos, onde a Companhia Nacional de Alcalis pretende construir um pôrto.

OBRAS — Durante o ano de 1945 foram executadas as seguintes obras:

dragagem do canal de Itajurú, pela drag-line "Bellegard", tendo sido escavados 19.247,000 metros cúbicos, que foram depositados no dique da ilha dos Ratos, até atingir o coroamento da faxina. Para proteção dêsse aterro foram construídos 380 metros de cortina de faxina, no que foram empregadas 2.660 estacas, de comprimento médio de 3,00 metros e cravadas, em média, à profundidade de 1,20 metros;

limpeza do fundo do canal Palmer, pela draga "Almirante Tefé", em que foram dragados 4.730,000 metros cúbicos de matéria sólida, deixando o canal com a profunidade mínima de 1,60 metros;

dragagem de uma vala no canal da Passagem, para facilitar o desembarque de peixe, e onde foram excavados 500,00 metros cúbicos de areia;

conclusão do terrapleno na ilha da Draga, numa área de 14.618 metros quadrados, sendo construídos, ainda nessa ilha, 445 metros de enrocamento de pedra, num volume de 1.830,000 metros cúbicos de pedra;

construção de 181,20 metros de extensão de muralha de pedra seca, com a altura de 1,20 metros e largura de 1,00 metro, na doca Santa Helena;

construção de uma defesa de margem do canal de Itajurú, nos fundos da Capitania dos Portos, e onde foram colocados 430 metros cúbicos de enrocamento de pedra.

ESTADO DE SÃO PAULO

Décimo Quinto Distrito de Fiscalização (DF-15)

As atividades dêste Departamento no Estado de São Paulo são exercidas por intermédio do Décimo Quinto Distrito de Fiscalização (DF-15), com sede em Santos, que exerceu, durante o ano de 1945, a fiscalização sôbre os contratos de concessão dos portos de Santos, São Sebastião e Cananéia.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	307.700,00	307.638,90	61,10
Material	21.000,00	15.406,70	5.593,30

PÔRTO DE SANTOS

I — CONTRATO

De acôrdo com o Decreto n.º 9.979, de 12 de julho de 1888, foi assinado, em 20 do mesmo mês e nao, o têrmo de contrato pelo qual o Govêrno Federal concedeu a construção e a exploração comercial do pôrto de Santos a José Pinto de Oliveira e outros, que mais tarde organizaram a "Emprêsa de Obras do Pôrto de Santos", e em cujo nome foi assinado, em 8 de novmebro de 1890, o têrmo aditivo autorizado pelo Decreto n.º 966, de 7 do mesmo mês e ano.

Posteriormente, a Emprêsa foi transformada em sociedade anônima, sob a denominação de "Companhia Docas de Santos", que assumiu tôdas as responsabilidades do contrato. Essa transformação foi aprovada por despacho do Sr. Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, e m16 de novembro de 1892.

Vigora, ainda, o contrato primitivo, co mas alterações feitas pelos Decretos n.º 74, de 1891; n.º 942, de 1892 e n.º 7.578, de 1909. A fim de ajustar as cláusulas vigentes às disposições da legislação portuária, se acha presentemente em estudo, no Ministério da Viação e Obras Públicas, a minuta de um novo têrmo de contrato.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Dispõe o pôrto de Santos do seguinte aparelhamento e instalações:

Cais — com 5.074-20 metros de extensão acostável, para 7,00 a 11,00 metros de profundidade, em águas mínimas;

Armazens — 56, sendo 28 internos e 28 externos, respectivamente com a área útil total de 58.423 00 e 218.977,00 metros quadrados;

Armazem Frigorífico — 1, com 2.820,00 metros quadrados de área útil das câmaras frigoríficas, e 9.200 toneladas de capacidade útil;

Páteos — com a área total de 22.013,00 metros quadrados;

Galpões para inflamáveis — com a área total de 5.180,00 metros quadrados;

Outros armazens — co ma área de 9.172,00 metros quadrados;

Silos para trigo — 1, com a capacidade total de 12.000 toneladas;

Tanques para combustíveis líquidos — 42, com a capacidade total de 167.538 toneladas;

Guindastes elétricas — 106, com capacidades de 1 a 30 toneladas;

Guindastes à vapor — 5, sendo dois de 1 ½ toneladas e três de 2 toneladas;

Guindastes hidráulicos — 31, sendo vinte e oito de 1 ½ toneladas e três de 5 toneladas;

Cábrea — 1, dé 80 toneladas;

Carregadores mecânicos de trigo — 6, com pacidade de 4 a 60 toneladas, por hora;

Carregadores mecânicos de café — 6, com capacidade de 12.000 sacas por hora;

Rebocadores — 3, com capacidade de 80, 280 e 1.200 HP.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	849.505	742.384	— 101.121	430.182	309.761	— 120.421
Internacional.........	1.715.727	1.774.138	+ 58.411	1.106.160	1.226.712	+ 120.552
TOTAL...........	2.565.232	2.516.522	— 48.710	1.536.342	1.536.473	+ 131

Decaiu o comércio de cabotagem no otal de 227.542 toneladas, ao passo que o comércio internacional elevou-se de 178.963 toneladas, comparando o movimento verificado em 1945 com o do ano anterior.

O movimento total de 4.052.995 toneladas, de importação e exportação, verificado em 1945, acusa 48.579 toneladas para menos, relativamente ao movimento do ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros................	1.985	1.835	— 150	987.202	1.083.119	+ 95.917
Estrangeiros..............	678	664	— 14	1.290.392	1.901.133	+ 610.741
TOTAL................	2.663	2.439	— 164	2.277.594	2.984.252	+ 706.658

A freqüência de navios no pôrto de Santos, durante o ano de 1945, foi inferior à do ano anterior, tanto para os navios brasileiros como para os estrangeiros.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Santos de 798 toneladas por metro.

d) Receita:

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de Cr$........ 31.542.306,30 que, comparada com a arrecadação feita no ano anterior, apresenta um aumento de Cr$ 2.148.866,90.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias, em 1945, foi de Cr$ 131.281.449,90, verificando-se, assim, ter havido um aumento de Cr$... 30.194.538,60 sôbre a importância da renda bruta arrecadada no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — Durante o ano de 1945, continuou o pôrto a ser administrado pela Companhia Docas de Santos, como concessionária que é dos respectivos serviços, concorrendo as condições criadas pela guerra para perturbar grandemente os trabalhos portuários.

A deficiência de aparelhamento, a chegada desordenada dos navios com grandes carregamentos, as gréves do pessoal e o mau tempo, com chuvas freqüentes durante todo o ano, foram causas de importância na perturbação dos serviços, influindo também grandemente a falta de fornecimento de vagões, pela São Paulo Railway e Estrada de Ferro Sorocabana, e a falta de combustível.

A dragagem contratual do pôrto, viu-se também completamente embaraçada pela falta de combustíveis, tendo sido dragados em vários trechos do pôrto, durante o ano de 1945, o volume total de 803.850 metros cúbicos de lado, areia, tabatinga e cascalho, ou sejam menos 196.150 metros cúbicos do que o volume previsto.

Houve várias reclamações, durante o ano, por parte dos usuários do pôrto, as quais se referiram, principalmente, à falta dágua em vários trechos do cais e à pequena eficiência dos guindastes hidráulicos. Em ambos os casos foram procedentes as reclamações, mas a solução só poderá vir oportunamente, com a melhoria dos fornecimentos de cumbustível e o possibilidade de aquisição de novos guindastes, elétricos, sendo que a falta de água junto aos cais só ficará completamente resolvida com a construção de novos trechos de cais, para maiores profundidades que os atuais.

Quanto ao serviço de capatazias, foram constantes as reclamações, não tend osido possível melhorar a situação durante o ano. Em fins do mês de abril, o pessoal da capatazia se declarou em greve, a qual durou dezenove dias, causando prejuízos incalculáveis. Com a greve verificou-se uma aglomeração anormal de navios no pôrto, o que deu em resultado sério congestionamento, tanto nas dependências do pôrto como no próprio ancoradouro, que se tornou insuficiente para um tão avultado número de navios.

A tonelagem de mercadorias prontas para embarque em vagões chegou a elevar-se a cêrca de 100.000 toneladas, tendo porém a situação ficado regularizada com a sensível melhora de fornecimento de vagões por parte da São Paulo Railway.

Tendo ficado regularizada a situação dos navios nacionais e estrangeiros, respectivamente em julho e setembro do ano de 1945, voltou a situação a se agravar em 10 de dezembro, começando um novo período de congestionamento de navios no pôrto, e cuja situação foi peorando gradativamente com o decorrer dos dias.

b) Tomada de contas — Foi realizada a tomada de contas da Companhia Docas de Santos relativa aos exercícios de 1942 e 1943, tendo a mesma sido

aprovada pelo Aviso n.º 1.005, de 7 de julho de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, verificando-se o seguinte resultado:

		Cr$
Capital reconhecido até 31-12-1941		237.783.119,45
Acréscimo de capital adicional em 1942		351.348,70
Capital reconhecido até 31-12-1942		238.134.468,15
	Cr$	
Acréscimo de capital adicional em 1943	27.213.360,02	
Reducação de capital adicional pela venda de um prédio em ruinas e respectivo terreno à rua Xvaier Pinheiron.º 35	8.050,00	27.205.310,02
Capital reconhecido até 31-12-1943		265.339.778,17
Renda bruta em 1942		62.410.090,25
Renda bruta em 1943		60.450.152,50
Despesa de custeio e conservação em 1942		49.978.699,70
Despesa de custeio e conservação em 1943		48.172.638,20
Renda líquida em 1942		12.431.390,55
Renda líquida em 1943		12.277.514,30
Percentagem da renda líquida sôbre o capital, em 1942		5,22 %
Percentagem da renda líquida sôbre o capital, em 1943		4,63 %

c) Tarifas portuárias — Durante o ano de 1945 vigorou a tarifa portuária do pôrto de Santos aprovada pela Portaria n.º 494, de 20 de setembro de 1940, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações já consignadas em relatórios anteriores. No ano e mäpreço, foram baixadas: a Portaria n.º 59, de 25 de janeiro, do Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, aprovando modificações nas tabelas B, G-2, G-6, H, J, e L, não aplicáveis, porém, aos gêneros de primeira necessidade, e a Portaria n.º 504, de 27 de junho, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, autorizando a Companhia Docas de Santos a aplicar, em caráter provisório, a partir de 15 dêsse mês, uma taxa adicional de 30% sôbre tôdas as cobranças de sua renda bruta.

V — OBRAS

Pela Companhia Concessionária do pôrto foram executadas, durante o ano de 1945, as seguintes obras:

Construção dos tanques OCB-5, OCB-6, OCB-7, OCB-8, OCB-9 e OCB-10, para óleo combustível, na Alamôa, sendo que os três primeiros já se encontra minteiramente concluídos e já receberam carregamento de óleo, e os demais estão necessitando sòmente de pequenos serviços complementares;

Oleoduto entre Saboó e Alamôa, com duas linhas de dutos, das quais foi inaugurada em julho e a outra em dezembro;

Alargamento da faixa do cais de Paquetá ao Canal do Mercado, cuja obra se encontra quase que inteiramente concluída;

Construção d edois grupos de casas geminadas, em Caeté, que foi iniciada e mabril, ficando a obra bastante adeantada ao terminar o ano;

Construção de um grupo de casas geminadas, no Monte Cabrão, iniciada em dezembro, pelo que estavam os

serviços com muito pequeno andamento ao terminar o ano;

Construção de um desvio de linha férrea, com 1,60 m. de bitola, para o cais do Saboó, e com uma extensão de 800 m.;

E Serviços de melhoramentos na ilha de Barnabé, tais como ampliação da rêde de esgôto de águas pluviais, rêde especial de telefones para o serviço exclusivo de sinais entre tanques e navios, durante as operações de carga e descarga, aterro geral, rêde de luz e fôrça, e reservatório dágua, de concreto armado.

A Companhia Docas de Santos realizou, ainda, durante o ano de 1945, os seguintes trabalhos de conservação de suas instalações:

Reparos no cais da Doca do Mercado e na escada de acesso ao cais da ilha de Barnabé;

Reparos nos armazens internos ns. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 12-A, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26 e 27;

Reparos nos armazens externos ns. I, II, IV, V, VI, VIII, IX, X. XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XX, XXIV, XXV, armazens de contorno, edifício da tecelagem e edifício da imigração;

Pequenos reparos nos armazens para inflamáveis na Alamôa e na ilha de Barnabé;

Reparos nas câmaras, elevadores, corredores e casas de máquinas do edifício do frigorífico;

Reparos nos edifícios para escritórios, almoxarifado, oficinas e residências;

Pequenos reparos em vários tanques para gazolina, querozêne e óleo, na ilha de Barnabé;

e reparos gerais em várias instalações e aparelhamento do cais.

Além da fiscalização de todos êsses serviços, foram também fiscalizados pelo Décimo Quinto Distrito de Fiscalização (DF-15) os trabalhos de salvamento do vapor "Britt Mar", afundado no pôrto de Santos, e que se acham contratados com o Sr. Antônio Damulakis. Durante o ano de 1945 ficou concluída a primeira etapa dos serviços, isto é, de ficar o referido casco com 12,00 metros sôbre os seus destroços, em águas mínimas.

PÔRTO DE SÃO SEBASTIÃO

I — CONTRATO

A construção das obras do pôrto de São Sebastião, bem como a sua exploração comercial, foi dada em concessão ao Estado de São Paulo pelo Decreto n.º 17.957, de 21 de outubro de 1927, e revalidado pelo Decreto n.º 23.820, de 2 de fevereiro de 1934, sendo o respectivo têrmo de contrato assinado em 27 de setembro dêsse último ano, de conformidade com as cláusulas aprovadas pelo Decreto n.º 24.729, de 13 de julho do mesmo ano.

II — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — Apesar de ter sido o concessionário do pôrto aurozida, pelo Aviso n.º 1.041, de 1943, do Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, a inaugurar o pôrto quando fôsse oportuno, não tiveram ainda iní-

cio os trabalhos de sua exploração comercial.

As obras do pôrto foram executadas de conformidade com o projeto aprovado pelo Decreto n.º 689, de 13 de maio de 1936, estando inteiramente concluídas, exceção feita dos serviços de dragagem que estavam previstos.

Tendo sido verificadas várias trincas nas vigas transversais e longitudinais do cais, bem como fugas de areia do atêrro do cais, foram, durante o ano de 1945, iniciados os trabalhos de reparação, com o emprêgo de "cement-gun", tendo ficado concluído o trecho de cais de 4,00 metros e estando em reparação o trecho de cais de 8,00 metros.

Estão em estudo o aparelhamento do pôrto, a sua exploração comercial e a execução da dragagem, trabalhos êsses, porém, que ficam condicionados às possibilidades de ligação ferroviária de São Sebastião ao planalto, visto que sem ela não se justificarão quaisquer trabalhos portuários de vulto, no local.

b) Tomada de Contas — Pela tomada de contas feita ao concessionário do pôrto, abrangendo o período desde o início da construção do pôrto até 31 de dezembro de 1941, e que foi aprovada pelo Aviso n.º 1.036, de 16 de abril de 1943, o capital reconhecido para o pôrto de São Sebastião atinge a Cr$ 11.852.189,28.

c) Tafira portuária — Apesar de ter sido aprovada a tarifa para o pôrto de São Sebastião pela Portaria n.º 90, de 1 de fevereiro de 1943, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, não entraram elas ainda em vigor, por não ter sido iniciada a exploração comercial do pôrto.

PÔRTO DE CANANÉIA

O contrato de concessão das obras e exploração comercial do pôrto de Cananéia foi firmado com a Companhia do Pôrto de Cananéia, em 19 de outubro de 1933, em virtude da autorização constante do Decreto número 23.029, de 2 de agôsto do mesmo ano.

O prazo para início das obras do pôrto foi prorrogado sucessivamente, pelos Decretos n.º 3.404, de 5 de dezembro de 1938, e n.º 11.898, de 16 de março de 1943, tendo expirado em 7 de fevereiro de 1945, e não tendo sido concedida a nova prorrogação solicitada pela Companhia do Pôrto de Cananéia foi, pelo Decreto número 19.523, de 28 de agôsto de 1945, rescindido o respectivo contrato de concessão, de acôrdo com a cláusula XXXII, alínea *a*), do mesmo.

ESTADO DO PARANÁ E TERRITÓRIO DO IGUAÇÚ

Décimo Sexto Distrito de Fiscalização (DF-16)

As atividades dêste Departamento, no Estado do Paraná e Território do Iguaçú, são exercidas por intermédio do Décimo Sexto Distrito de Fiscalização (DF-16), com sede em Paranaguá, e que, durante o ano de 1945, teve a seu cargo não sòmente a fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Paranaguá, como também a execução de melhoramentos no rio Iguaçú, no trecho entre Pôrto Amazonas e São Mateus do Sul, numa extensão de 155 quilômetros.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	—	303.088,00	—
Material	66.000,00	63.021,80	2.978,20
Plano de Obras e Equipamentos	1.150.000,00	1.150.000;00	0,00

PÔRTO DE PARANAGUÁ

I — CONTRATO

A execução das obras de melhoramento e a exploração comercial do pôrto de Paranaguá foram outorgadas ao Estado do Paraná de conformidade com o Decreto n.º 12|477, de 23 de maio de 1917, tendo as respectivas disposições contratuais sido revistas e consolidades pelo têrmo assinado em 3 de dezembro de 1932, de acôrdo com o Decreto n.º 22.021, de 27 de outubro dêsse mesmo ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Não houve, em 1945, modificação no aparelhamento e nas instalações portuárias do pôrto de Paranaguá, que são os seguintes:

Cais — com 500,00 metros de extensão acostável, para profundidades de 5,00 e 8,00 metros, em águas mínimas.

Armazéns — 12, sendo três internos e 9 externos, com a área total de.... 25.064,00 metros quadrados.

Instalações para inflamáveis — 1 ponte acostável, com 146,00 metros e para 8,00 metros de pr ofundidade, em águas mínimas.

Guindastes — 6, sendo três elétricos, dos quais um para 5 toneladas e dois para 1 1/2 toneladas, e três à vapor, dos quais um para 4 toneladas e dois para 3 toneladas.

Cábrea — 1, flutuante, com dois guindastes à vápor, sendo um para 5 toneladas e outro para 30 toneladas de capacidade.

Rebocador — 1, de 250 HP de fôrça.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimentos de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	64.266	80.292	+ 16.026	106.852	109.033	+ 2.181
Internacional	18.346	14.906	— 3.440	72.250	61.432	— 10.818
TOTAL	82.612	95.198	+ 12.586	179.102	170.465	— 8.637

Comparando o movimento de mercadorias havido no pôrto de Paranaguá em 1945 com o do ano anterior, verifica-se um considerável aumento aumento na tonelagem importada por cabotagem, enquanto que a tonelagem exportada apresentou um pequeno aumento. O comércio internacional foi inferior em 1945 ao do ano anterior, tanto para a importação como para a exportação. No total, o movimento de mercadorias do pôrto de Paranaguá superou de quase 4.000 toneladas o movimento verificado no ano de 1944.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	610	665	+ 55	217.701	203.624	— 14.077
Estrangeiros	147	117	— 30	103.368	91.705	— 11.663
TOTAL	757	782	+ 25	321.069	295.329	— 25.740

O número de navios brasileiros que freqüentou o pôrto de Paranaguá em 1945 foi bastante maior do que o no ano anterior, havendo, porém, decrescido o número de navios estrangeiros. As tonelagens de registro dêsses navios decresceram no ano de 1945, em relação ao verificado no ano anterior. No total, foi maior o número de navios que freqüentou o pôrto em 1945 do que em 1944, ainda que tenha sido menor a tonelagem total do registro.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Paranaguá foi de ,531 toneladas por metro.

d) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — O total arrecadado no ano de 1945 no pôrto de Paranaguá, por conta dêsse impôsto, foi de Cr$ 309.879,70, o que corresponde, portanto, a uma diminuição de Cr$ 128.857,80 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu, em 1945, no pôrto de Paranaguá, a .... Cr$ 3.151.621,00, verificando-se, assim, um aumento de Cr$ 297.277,40 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Paranaguá, feita pelo Estado do Paraná, concessionário do pôrto, processou-se satisfatòriamente durante o ano de 1945, apesar de continuar a ressentir-se das dificuldades de material, conseqüente ainda da situação criada pela guerra.

Ainda no ano de 1945, o pôrto de Antonina continuou a fazer uma séria concorrência ao de Paranaguá, o que resulta numa apreciável evasão de suas rendas.

b) Tomada de Contas — A última tomada de contas feita ao concessionário do pôrto se refere ao ano de 1942, constando o seu resumo do rela-

tório anterior. De acôrdo com essa tomada de contas o capital reconhecido do pôrto atingia, em 31 de dezembro de 1942, a Cr$ 16.982.695,35.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor, durante o ano de 1945, as tarifas aprovadas pela Portaria n.º 82, de 15 de fevereiro de 1941, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações já constantes dos relatórios anteriores.

Pela Portaria n.º 687, de 21 de agôsto de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi autorizada a aplicação de uma taxa adicional de 30% sôbre tôdas as cobranças da renda bruta do pôrto, até a aprovação da nova tarifa.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945, foram executados pelo Décimo Sexto Distrito de Fiscalização (DF-16) os seguintes estudos:

a) levantamento topo-hidrográfico no trecho do rio Iguaçú compreendido entre os quilômetros 5 e 26, compreendendo seções transversais de 30 em 30 metros, estudos de variação de declividade superficial, levantamentos de córregos, riachos e afluentes em geral, numa distância variável de 100 a 500 metros para montante, a partir da foz, observações de caráter geológico e demais estudos e observações necessárias para o projeto de regularização do rio. Os serviços foram iniciados em agôsto, tendo sido levantados cêrca de oito quilômetros nesse trecho do rio Iguaçú.

b) prosseguimento dos estudos hidrométricos, com o estabelecimento de novas seções para a medição de descargas ao longo do rio.

c) prosseguimento dos estudos para a construção do reservatório de compensação no curso superior do rio Iguaçú.

d) e a execução de vários projetos para o melhoramento do rio, sendo o principal o da regularização do trecho compreendido entre os km 0 e 5. Êsse projeto, que ainda está sendo estudado na Administração Central deste Departamento, antes de ser encaminhado à consideração do Govêrno Federal, p revê a construção de 161 espigões, sendo 83 na margem esquerda e 78 na margem direita, e 15 guias-correntes, bem como a execução de serviços de dragagem num volume de.... 13.200 metros cúbicos e um derrocamento de cêrca de 3.000 metros cúbicos através da corredeira do Pôrto Amazonas.

OBRAS — Durante o ano de 1945, foram executadas pelo Décimo Sexto Distrito de Fiscalização (DF-16) as seguintes obras:

a) desobstrução do leito e limpesa de margens — que, dada a exigüidade da verba distribuída em 1945, não puderam prosseguir além do ponto alcançado em 1944, isto é, o quilômetro 132 do rio Iguaçú, limitando-se os trabalhos à conservação dos trechos desobstruídos. Foram, assim, removidos do leito do rio 3.485 troncos de árvore e galhadas, e feita a limpesa das margens numa área de 50.000,00 metros quadrados.

b) execução das obras de regularização do "Pôrto Velho", entre os quilômetros 10+700 metros e 12+420 metros, cujo projeto foi aprovado pelo Decreto n.º 19.621, de 18 de setembro de 1945, tendo sido construídos 27 espigões e guias-correntes, onde foram empregados 726 metros cúbicos de enrrocamento.

PÔRTO DE ANTONINA

O movimento de mercadorias nesse pôrto continua a se fazer através de trapiches particulares, não tendo sido executado melhoramento de espécie alguma. De acôrdo com o contrato de concessão do pôrto de Paranaguá ao Estado do Paraná, é êle obrigado a manter com profundidade de 6,00 metros o canal de acesso e o ancoradouro do pôrto de Antonina.

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	11.456	26.818	+ 15.362	73.713	70.276	— 3.437
Internacional.........	28.300	21.882	— 6.418	40.272	32.967	— 7.305
TOTAL...........	39.756	48.700	+ 8.944	113.985	103.243	— 10.742

Comparando, assim, o movimento de mercadorias do pôrto de Antonina nos anos de 1944 e 1945, verifica-se que houve nesse último ano um considerável aumento da tonelagem importada por cabotagem, enquanto que apresentou decréscimo a importação do estrangeiro e a exportação por cabotagem e para o estrangeiro. No total, o movimento de mercadorias em 1945 foi um pouco menor do que o verficado no ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros.................	431	433	+ 2	89.171	91.243	+ 2.072
Estrangeiros..............	89	64	— 25	33.422	26.994	— 6.428
TOTAL...............	520	497	— 23	122.593	118.237	— 4.356

No confronto com os dados relativos a 1944, verifica-se que houve um pequeno aumento no número de navios nacionais que freqüentou o pôrto de Antonina em 1945, tendo porém diminuído o número de navios estrangeiros. No total, o número de navios que freqüentou o pôrto de Antonina em 1945 foi inferior ao verificado no ano anterior.

c) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direito de importação — O total arre-

cadado no ano de 1945, no pôrto de Antonina, por conta dêsse impôsto, foi de Cr$ 99.126,20, apresentando, portanto, uma diminuição de.......... Cr$ 39.080,60 sôbre a importância arrecadada no ano anterior.

CANAL DO VARADOURO

Os serviços de abertura e conservação e a exploração do canal do Varadouro — ligando as baías de Cananéia e Paranaguá — haviam sido dadas em concessão ao Estado do Paraná, pelo Decreto-lei n.º 3.999, de 6 de janeiro de 1942, sendo o respectivo têrmo assinado em 28 dêsse mesmo mês e ano.

Não tendo o Estado concessionário dado início aos serviços, mostrando-se mesmo desinteressado da execução dêsse empreendimento, foi, pelo Decreto n.º 19.619, de 18 de setembro de 1945, rescindido êsse contrato, de conformidade com a cláusula XXXII das que baixaram com o decreto-lei acima referido.

ESTADO DE SANTA CATARINA

Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17)

As atividades dêste Departamento no Estado de Santa Catarina são exercidas por intermédio do Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17), com sede na cidade de Florianópolis, a quem coube a fiscalização dos contratos de concessão dos portos de São Francisco e Imbituba, e sôbre a Administração do Pôrto de Laguna, bem como a execução de obras nos portos de Itajai e Laguna, de abertura do canal Laguna-Jaguaruna, de estudos na aquávia São Francisco-Joinvile e em diversos rios do Estado, e de melhoramentos nos rios Itajaí do Oeste, Araçatuba e outros.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	609.878,80	588.200,00	21.678,00
Material	1.767.600,00	1.754.140,00	13.460,00
Plano de Obras e Equipamentos.			
Restos a pagar de 1944	3.050.841,60	2.353.528,10	697.313,50
Dotação de 1945	5.751.060,00	4.219.098,90	1.531.961,10
Crédito Especial (decreto-lei n.º 6.989, de 26 de outubro de 1944)	111.693,50	109.863,30	1.830,20

PÔRTO DE FLORIANÓPOLIS

I — CONTRATO

O pôrto de Florianópolis, situado na capital do Estado, não é, na forma de legislação portuária em vigor, um pôrto organizado, não dispondo de instalações portuárias adequadas, nem estando em exploração comercial.

Porto Amazonas

Espigão do 6.º trecho — 9,5 — 10 km.

II — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	24.070	31.063	+ 6.993	25.346	34.086	+ 8.740
Internacional.........	2.592	—	— 2.592	1.513	1.450	— 63
TOTAL...........	26.662	31.063	+ 4.401	26.859	35.536	+ 8.677

Houve, pois, um aumento sensível no movimento de mercadorias no pôrto de Florianópolis, durante o ano de 1945, tomando como referência o movimento do ano anterior. O comércio para o exterior, tanto o de importação como o de exportação, foi nesse ano inferior ao do ano anterior, mas em quantidade bastante menor que o aumento verificado no comércio de cabotagem.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

Comparando a freqüência de navios

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros...............	537	544	+ 7	219.734	241.179	+ 21.445
Estrangeiros..............	10	10	0	9.363	2.369	— 6.994
TOTAL...............	547	554	+ 7	229.097	243.548	+ 14.451

no pôrto de Florianópolis em 1945 com a do ano anterior, verifica-se um pequeno aumento no número de navios nacionais, tendo o número de navios estrangeiros, nesses dois anos, sido exatamente iguais.

c) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — O total arrecadado no pôrto de Florianópolis em 1945, por conta dessa taxa, foi sòmente de Cr$ 898,70, o que representa uma diminuição de Cr$ 19.388,20 sôbre a importância arrecadado no ano anterior.

III — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17) foram executadas, no pôrto de Florianópolis, durante o ano de 1945, observações hidrográficas e meteorológicas.

OBRAS — Além dos trabalhos de reparação do material existente nessa

dependência dêste Departamento, que foi feito nas oficinas dêsse Distrito, foram executadas, em 1945, obras complementares no local denominado Praínha, no pôrto de Florianópolis.

As obras complementares da Praínha, têm como principal objetivo o saneamento de uma área superior a 100.000 metros quadrados conquistada ao mar, para onde forçosamente se extenderá a cidade. Iniciados os serviços há cêrca de 60 anos, ficaram êles paralizados até 1942, quando êste Departamento os tomou a seu cargo, tendo reconstruído grande trecho do cais, bem como das galerias subterrâneas para esgotamento de águas pluviais. Êsses trabalhos foram concluídos nos anos anteriores, prosseguindo-se, durante o exercício de 1945, sòmente com o serviço de atêrro, sendo transportados 36.943 metros cúbicos de terra, excavada com aparelho mecânico, distante da obra aproximadamente dois quilômetros.

Devido ao encarecimento e às dificuldades de aquisição de peças para os caminhões e excavadeiras em serviço e, por outro lado, também os aumentos de salário do pessoal empregado nos trabalhos, o preço unitário do atêrro nesse ano de 1945 uma pequena elevação.

Com os serviços realizados em 1945, já foram colocados 211.028 metros cúbicos de atêrro, restando ainda executar para a conclusão do serviço de atêrro, inclusice o nivelamento final, um volume de 173.215 metros cúbicos.

PÔRTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

A execução de obras de melhoramentos e a exploração comercial do pôrto de São Francisco do Sul, foram dadas em concessão ao Estado de Santa Catarina de conformidade com o Decreto n.º 6.912, de 1 de março de 1941, tendo o respectivo contrato sido assinado em 16 dêsse mesmo mês e ano.

Em 1945, prosseguiu o Estado concessionário à execução das obras, cujo projeto e respectivo orçamento foram aprovados pelo Decreto n.º 16.046, de 10 de julho de 1944.

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	19.948	30.895	+ 10.947	137.441	146.393	+ 8.952
Internacional	10.879	20.731	+ 9.852	88.009	110.665	+ 22.656
TOTAL	30.827	51.626	+ 20.799	225.450	257.058	+ 31.608

Comparando o movimento de mercadorias no pôrto de São Francisco do Sul no ano de 1945 com o do ano anterior, verifica-se um sensível aumento tanto na importação como na exportação, seja por cabotagem, seja para o exterior.

Êsse aumento foi bastante mais pronunciado no movimento de importação, onde a tonelagem de mercadorias movimentadas em 1945 foi de quase

o dôbro da movimentada no ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	551	618	+ 67	179.245	186.652	+ 7.407
Estrangeiros	135	126	— 9	68.311	71.656	+ 4.345
TOTAL	686	744	+ 58	247.556	259.308	+ 11.752

A freqüência total de navios no pôrto de São Francisco do Sul, no ano de 1945, foi sensìvelmente maior do que no ano anterior, ainda que tivesse diminuído o número de navios estrangeiros.

c) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — O total arrecadado no ano de 1945 por conta dêsse impôsto, no pôrto de São Francisco do Sul, foi de Cr$ 102.572,60, o que representa um aumento de......... Cr$ 14.766,70 sôbre a importância arrecadada no ano anterior.

II — ESTUDOS E ÁBRAS

ESTUDOS — Pelo Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17) foram feitas, durante o ano de 1945, observações hidrográficas e meteorológicas no pôrto de São Francisco do Sul.

OBRAS — Pelo Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17) não foram realizadas obras, durante o ano de 1945, no pôrto de São Francisco do Sul, limitando-se o seu trabalho à fiscalização das que ali estão sendo executadas pelo Estado de Santa Catarina, como concessionário do pôrto. Dessas obras, que estão contratadas com a Companhia Construtora Nacional S. A., foram executados 36.350 metros cúbicos de atêrro e confeccionadas 325 estacas pranchas de concreto armado, que serão empregadas na construção do cais.

Com a execução dessas obras, foram dispendidos pelo Estado de Santa Catarina Cr$ 2.353.700,00.

PÔRTO DE ITAJAÍ

No pôrto de Itajai, foram executadas, em 1945, sondagens hidrográficas na barra e no canal de acesso ao pôrto, observações hidrográficas e meteorológicas, coleta de dados estatísticos, fiscalização das obras de construção do cais e reparação do material flutuante dêste Departamento.

Com a execução das obras da barra, já pràticamente concluídas, as profundidades na barra e no canal de acesso ao pôrto mantiveram-se pràticamente estáveis, durante o ano de 1945, conservando-se em 4,50 metros em águas mínimas, salvo as naturais flutuações de esperar, dada a diversidade de fatores que interferem no estabelecimento dessas profundidades.

As plantas de sondagens hidrográficas, realizadas em abril, outubro e

dezembro de 1945, as duas primeiras na barra e a última na barra e no canal de acesso, mostram, em comparação com a planta levantada em dezembro de 1944, que não houve alteração digna de nota, na distribuição das profundidades, relativamente ao ano anterior.

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	23.135	33.755	+ 10.620	72.384	86.359	+ 13.975
Internacional	458	0	— 458	9.773	12.365	+ 2.592
TOTAL	23.593	33.755	+ 10.162	82.157	98.724	+ 16.567

Verifica-se, assim, um sensível aumento no movimento de mercadorias no pôrto de Itajaí em 1945, tomando como referência o movimento no ano anterior. Ainda que não tenha havido, em 1945, movimento de importação por cabotagem e de exportação por cabotagem e para o exterior se apresentou bastante maior de 1945, do que no ano anterior, dando, assim, um movimento total de mercadorias muito superior ao de 1944.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	414	363	— 51	98.344	87.911	— 10.433
Estrangeiros	25	31	+ 6	6.208	9.389	+ 3.172
TOTAL	439	394	— 45	104.552	97.291	— 7.261

Apesar de ter crescido o movimento de mercadorias em 1945, como vimos no item anterior, houve uma diminuição no número de navios que freqüentou o pôrto nesse ano, tomando como referência o número de navios no ano anterior.

c) Receita —

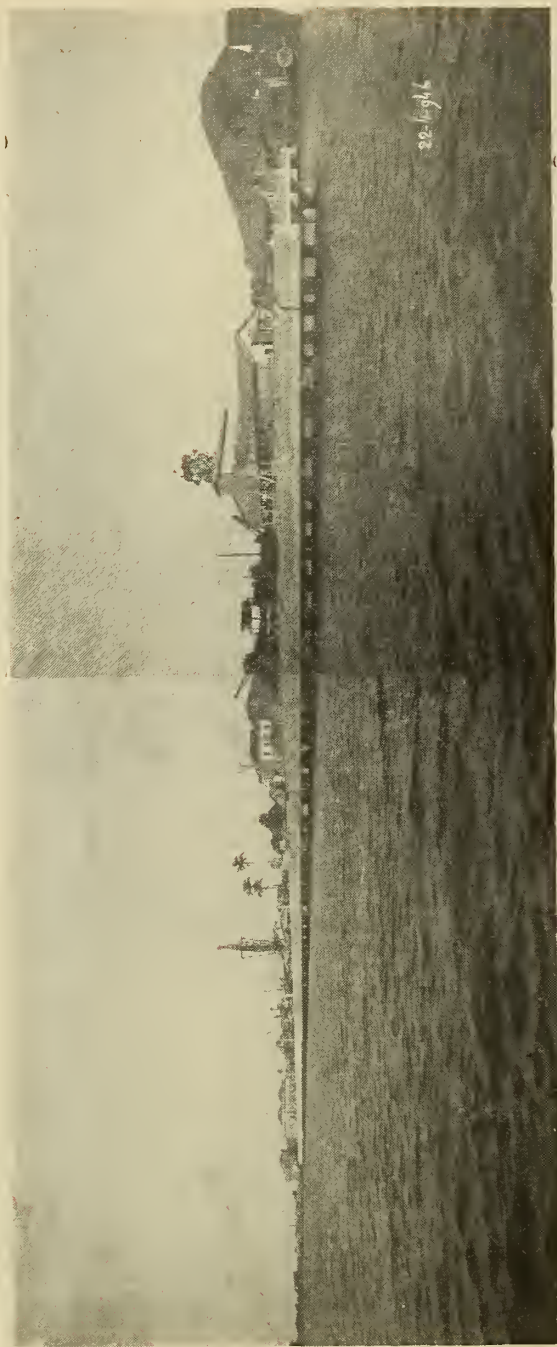
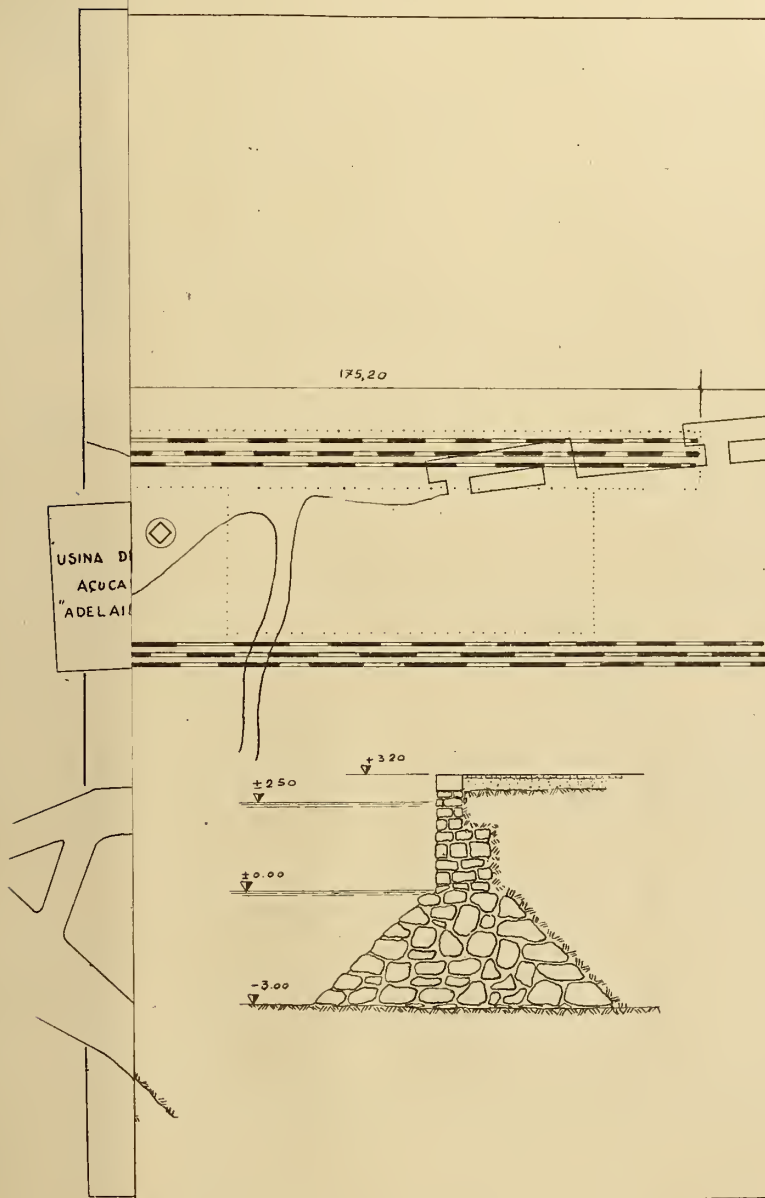
Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — Não tendo havido importação do estrangeiro, no ano de 1945, não houve renda dêsse impôsto adicional. No ano anterior, a renda dêsse impôsto foi de........ Cr$ 1.770,50.

Porto de Itajaí

Draga "Itajaí"

Pôrto de Itajaí

175,20
USINA D
AÇUCA
"ADELAI
+3 20
±2 50
±0.00
-3.00

D.N.P.R.C.
PROJÉTO DO CAIS DO PORTO DE ITAJAÍ
1945
TRECHO EM CONSTRUÇÃO
USINA DE AÇUCAR ADELAIDE
ARMAZEM
FUTURO ARMAZEM
15.00
TABATINGA

II — ESTUDOS E ÁBRAS

ESTUDOS — Foram procedidos, em 1945, pelo Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17), os seguintes estudos:

a) levantamento hidrográfico da barra e canal de acesso ao pôrto, em abril, outubro e dezembro, para estudo da evolução das variações de profundidaes, sendo também feito o levantamento hidrográfico do Saco da Fazenda, no pôrto de Itajaí, para estudo comparativo sôbre o açoreamento da enseada.

b) observações hidrográficas e meteorológicas.

OBRAS — Diretamente pelo Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17), foram executadas as obras de reconstrução da draga "Itajaí" e de reparação da carreira existente nos es-estaleiros de propriedade dêste Departamento, em Navegantes, bem como os serviços de conservação mais urgente no larneiro "Guaraz" e no aparelhamento anteriormente empregado na execução das obras da barra, agora entregue ao Govêrno Federal pela Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil "Cobrasil", contratante das obras.

Na draga "Itajaí", foram concluídas as obras do casco, tendo sido lançada nágua em 8 de setembro de 1945.

Continuaram, também, sob a fiscalização do mesmo Distrito, as obras de construção do cais acostável do pôrto de Itajaí, cujo projeto foi aprovado pelo Decreto n.º 13.558, de 30 de setembro de 1943, tendo as obras sido contratadas com a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil "Cobrasil", conforme o têrmo aditivo assinado em 27 de abril de 1944.

Durante o ano de 1945, foram executados os seguintes serviços: execução de 218 estacas-tubulões, de concreto armado, de acôrdo com o projeto aprovado, tendo sido essas estacas, e as que foram confeccionadas no ano anterior, cravadas nos respectivos lugares; execução de 114,000 metros cúbicos de atêrro; confecção de 60 estacas, de concreto armado, para a fundação do armazem projetado; fundição de 132 têrças de concreto armado, para serem empregadas na construção do armazem projetado; e execução de três dos painéis de amarração das estacas do cais acostável pròpriamente dito. Na execução dessas obras, foram dispendidos, em 1945, Cr$ 2.302.778,47.

PÔRTO DE IMBITUBA

I — CONTRATO

A execução das obras e a exploração comercial do pôrto de Imbituba foram dadas em concessão à Companhia Docas de Imbituba pelo têrmo de contrato assinado em 6 de novembro de 1942, de acôrdo com o Decreto n.º 7.842, de 13 de setembro de 1941.

Na forma do contrato em aprêço, passaram a fazer parte da concessão o trecho de cais já existente, as respectivas instalações para embarque de carvão, os guindastes do pôrto, os armazéns e depósitos, a usina elétrica e as demais instalações portuárias existentes por ocasião da concessão.

Essas instalações, constituindo o acêrvo da Companhia Docas de Imbituba, foram consideradas de interêsse para a economia nacional e incorporadas ao patrimônio da União, de conformidade com o Decreto-lei número 7.024, de 6 de novembro de 1944.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Não houve, em 1945, modificação no aparelhamento e instalações portuárias

do pôrto de Imbituba, que são os seguintes:

Cais — com 100 metros de extensão acostável, projetado para acostagem de navios até 8,00 metros de calado, e tendo o seu coroamento na cota de + 6,50 metros, acima do nível da maré mínima.

Caixa de embarque — com capacidade total de 3.000 toneladas, dividida internamente por septos e formando assim uma série de células independentes, para estocagem do carvão por tipos diferentes ou por origem, e construída de modo que a descarga do carvão se possa fazer por gravidade, por meio de calhas inclinadas.

Armazéns — 17, com a área total de 6.249,64 metros quadrados.

Guindastes — 12, de vários tipos, com capacidade variando de 1,20 a 20 toneladas.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	6.583	5.703	— 835	398.862	364.750	— 34.112

Verifica-se, assim, que houve em 1945, no pôrto de Imbituba, tomando como comparação o movimento no ano anterior, uma diminuição na tonelagem de mercadorias movimentadas pelo pôrto, tanto por importação como por exportação.

Na tonelagem de mercadorias exportadas, houve uma grande predominância pelo carvão mineral, proveniente das minas do Estado de Santa Catarina, e que atingiu, em 1945, a 344.796 toneladas no total exportado, o que representa uma diminuição de 29.840 toneladas sôbre a tonelagem dêsse mesmo produto exportada em 1944.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	232	209	— 23	311.773	339.350	+ 27.577

Comparando, assim, o movimento de navios no pôrto de Imbituba, em 1944 e 1945, verifica-se que nesse último ano houve uma pequena diminuição no número de navios que freqüentou o pôrto, ainda que fôsse maior a sua tonelagem total de registro.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento

do cais do pôrto de Imbituba foi de 370 toneladas por metro.

d) Receita —

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu, em 1945, a Cr$ 4.562.736,70, o que representa um aumento de Cr$ 171.937,69 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Imbituba continuou ainda, durante o ano de 1945, a ser feita por intermédio da Companhia Docas de Imbituba, de conformidade com a concessão dada, processando-se os serviços normalmente.

b) Tomada de Contas — Ainda durante o ano de 1945, não foi feita tomada de contas à Companhia concessionária do pôrto, aguardando êste Departamento que seja aprovada a avaliação das obras existentes do pôrto de Imbituba por ocasião da sua concessão, e o que, na forma do têrmo de contrato assinado, constituia o capital inicial do pôrto.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor, durante o ano de 1945, as tarifas portuárias aprovadas pela Portaria n.º 491, de 14 de maio de 1943, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações já consignadas nos relatórios anteriores, havendo sido autorizado, pela Portaria n.º 531, de 9 de julho de 1945, do mesmo Sr. Ministro, um acréscimo de 25% nas taxas aprovadas, inclusive as referentes ao carvão.

V — OBRAS

Foram iniciadas as obras de ampliação das instalações portuárias, cujo projeto e orçamento foram aprovados pelo Decreto n.º 14.059, de 24 de novembro de 1943, as quais constam da construção de um novo trecho de cais, com 100 metros de extensão, e de uma nova caixa de embarque (silo), com capacidade de 4.500 toneladas.

As obras estão sendo executadas pela Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, por conta da Companhia concessionária do pôrto, sendo a sua fiscalização feita pelo Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17), dêste Departamento.

PÔRTO DE LAGUNA

I — ADMINISTRAÇÃO

A 5 de maio de 1943, pelo Decreto-lei n.º 5.460, foi instituída a Administração do Pôrto de Laguna, órgão de natureza autárquica sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, com o encargo de realizar a exploração comercial dêsse pôrto.

Posteriormente, pelos Decretos números 15.462 e 15.964, de 3 de maio e de 3 de julho de 1944, respectivamente, foram baixado o Regimento do Pôrto e aprovadas as tabelas numéricas de mensalistas e diaristas da Administração do Pôrto de Laguna.

Pelo Decreto n.º 19.187, de 13 de julho de 1945, foi aprovado o Regulamento do Pessoal dessa Administração e, pelo Decreto n.º 19.363, de 7 de agôsto de 1945, foram aprovadas as novas tabelas numéricas de mensalistas e diaristas, em substituição às que foram aprovadas pelo decreto acima referido.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Não houve, em 1945, modificação no aparelhamento e nas instalações do

pôrto de Laguna, que são os seguintes:

Cais — com 300 metros de extensão acostável, para oito metros de profundidade em águas mínimas.

Armazem — 1, com a área útil de 1.600 metros quadrados.

Carvoeiras — 3, com a capacidade de 45.000 toneladas.

Guindastes — 4, elétricos, sendo dois de 2 1/2 toneladas e dois de 8 toneladas.

Uzina eletrógena — 1, para fornecimento de corrente alternada trifásica, com 440 volts e 50 ciclos.

Rebocador — 1, com a fôrça de 150 HP.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem...........	22.851	20.713	— 2.138	185.356	158.626	— 26.730

Comparado, assim, o movimento de mercadorias no pôrto de Laguna em 1944 e 1945, verifica-se que nesse último ano houve uma pequena diminuição na tonelagem movimentada, tanto na importação como na exportação.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros................	333	308	— 25	105.737	94.402	— 11.335

Verifica-se, assim, ter decrescido o número de navios que freqüentou em 1945 o pôrto de Laguna, tomando como referência o movimento no ano anterior. Em sua quase totalidade, os navios acima referidos transportaram a parte do carvão do Estado de Santa Catarina saída pelo pôrto de Laguna.

c) Aproveitamento do cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento do cais do pôrto de Laguna foi de 598 toneladas por metro.

d) Receita —

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias atingiu, em 1945, a Cr$ 2.220.712,40, o que corresponde a um decréscimo de.......... Cr$ 351.504,40 em relação à importância total arrecadada no ano anterior.

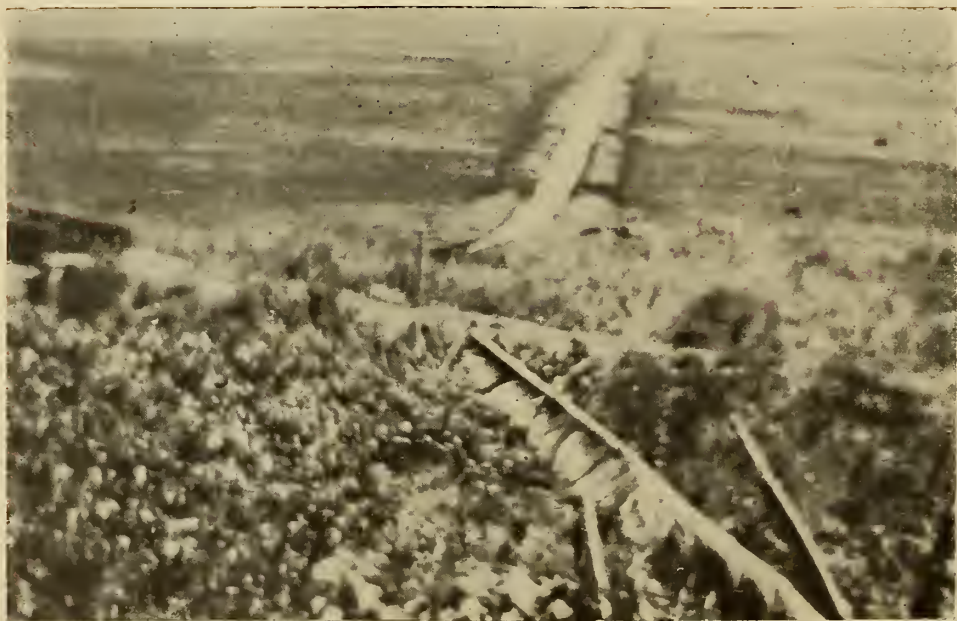
Vista do Pôrto de Laguna

Fixação das Dunas em Laguna

Fixação das Dunas em Laguna

Canal Laguna — Araranguá

Canal Laguna-Jaguaruna

SANTA CATARINA

Canal ligando os rios, Lageado, Caipora e Lagôa de Jaguaruna, ao rio Cegonhas

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial do pôrto de Laguna continuou, durante o ano de 1945, a ser executado pela organização autárquica "Administração do Pôrto de Laguna", criada pelo Decreto-lei n.º 5.460, de 5 de maio de 1943, processando-se os serviços com perfeita regularidade.

Por decreto de 10 de novembro de 1945 foi exonerado das funções de Superintendente do Pôrto de Engenheiro Luciano Nogueira Bertazzi, sendo substituído pelo Engenheiro Bento dos Santos Almeida, o qual foi nomeado por decreto de 23 dêsse mesmo mês.

b) Tomada de Contas — De acôrdo com o regime instituído, a fiscalização do movimento da receita e da despesa da Administração do Pôrto de Laguna é exercida por intermédio de uma Delegação de Contrôle, da qual faz parte um representante dêste Departamento.

Sòmente em 16 de novembro de 1945 puderam ter início os trabalhos dessa Delegação de Contrôle, tendo nessa mesma data solicitado licença para tratamento de saúde um de seus membros, o Contador Classe "J" Ascânio Borges da Cruz.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor, durante o ano de 1945, as tarifas aprovadas pela Portaria n.º 794, de 9 de agôsto de 1943, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, com as modificações já consignadas nos relatórios anteriores.

Pelas Portarias ns. 214 e 295, respectivamente de 14 de março e de 17 de abril de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi aprovada a tabela "K", reboques, da tarifa portuária, e acrescentado o item "f" nas observações da tabela referida.

Finalmente, pela Portaria n.º 531, de 9 de julho de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi autorizada a majoração de 25% em tôdas as taxas da tabela de tarifas em vigor naquela data.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17) foram realizados no pôrto de Laguna, em 1945, os seguintes estudos:

a) levantamento hidrográfico da barra e canal de acesso ao pôrto, feito nos meses de fevereiro, março, abril e dezembro. Pela última planta levantada, em dezembro, a profundidade mínima encontrada na barra foi de 6,65 metros, conservando, portanto, as mesmas profundidades existentes no ano anterior. No canal de acesso ao pôrto, entre as obras fixas e em águas tranqüilas, tem-se um canal franco com fundos de cinco metros até a bacia de evolução, onde a profundidade diminui em alguns pontos, tornando difícil a manobra dos navios de maior calado.

b) observações hidrográficas e meteorológicas.

OBRAS — Pelo mesmo Distrito de Fiscalização foram realizados, no pôrto de Laguna, durante o ano de 1945, as seguintes obras:

a) estabilização do molhe Sul — Nos meses de janeiro e fevereiro, devido as avarias sofridas pelo molhe Sul nos dois últimos meses de 1944, foram jogadas 3.099 toneladas de pedra para reparação do molhe nos seus pontos mais atingidos. Os trabalhos de estabilização pròpriamente dito começaram no mês de março, sendo construídos e lançados ao mar oitenta e oito blocos artificiais, de concreto ciclópico, cada um de 33 a 36 toneladas de pêso, feitos de acôrdo com o projeto aprovado pelo Decreto n.º 17.640, de

22 de janeiro. Os temporais de extrema violência que ocorreram durante e após o lançamento dos blocos nos trechos mais castigados pela fúria do mar, tiveram seus efeitos pràticamente anulados.

b) fixação de dunas — Foram prosseguidos, com resultados inteiramente satisfatórios, os serviços de fixação de dunas, que foram feitos no Campo de Fora, ao Norte da linha da Estrada de Ferro D. Teresa Cristina, bem como iniciada a fixação de uma duna formada recentemente na raiz do molhe Sul, e conservadas as áreas já fixadas ao Sul da linha da Estrada de Ferro D. Teresa Cristina e em Mar Grosso. Nos serviços executados em Campo de Fora foram construídos 16,887 quilômetros de cortina de faxina e reformados 2,224 quilômetros de cortina já existente, bem como colocados, na anti-duna da praia do Gi, 6,600 quilômetros de esteiras de faxina.

ESTUDOS E OBRAS EM VÁRIOS RIOS E CANAIS

I — ESTUDOS EM DIVERSOS RIOS

O objetivo em mira com êsses estudos é procurar-se um primeiro conhecimento das diversas bacias hidrográficas do Estado de Santa Catarina, estudando ou explorando as possibilidades da navegação natural ou melhorada artificialmente, não só nos caudais maiores como também nos afluentes principais. Êsses trabalhos já se acham em andamento, e dêle resultará uma catalogação que permitirá o estabelecimento de um programa de melhoramentos progressivos dos rios adaptáveis à navegação.

Assim, foram realizados estudos nos rios Caverá, Sangão e Congonhas, bem como para o acesso por aquávia à usina do Capivarí, onde é feito o beneficiamento do carvão do Estado de Santa Catarina. Foram, também, realizados estudos para a elaboração de um projeto para estabelecimento da aquávia São Francisco Joinvile, através do rio Cachoeira e a lagoa Saguaçú.

II — OBRAS DO CANAL LAGUNA JAGUARUNA

Os trabalhos de dragagem dêsse canal tiveram andamento satisfatório, não tendo sido possível imprimir maior desenvolvimento, não só por estar a escavação sendo levada a maior profundidade, como também pela dificuldade de substituição de peças gastas do equipamento.

Como era esperado, a drenagem estabelecida pela abertura do canal dessecou grandes áreas de terreno férteis, antes permanentemente cobertas dágua, e que estão sendo àvidamente aproveitadas em extensas culturas agrícolas ou para pastagem do gado.

No ano de 1945, foram executados 364.423,950 metros cúbicos de dragagem, perfazendo, desde o início dos trabalhos, em 1943, o volume total de 1.385.182,950 metros cúbicosã

Além dos serviços de dragagem pròpriamente ditos, foram executados também serviços de destocamento, remoção de escolhos, desobstrução e limpesa dos trechos já dragados, numa extensão total de 3,500 quilômetros.

III — DESOBSTRUÇÃO DE VÁRIOS RIOS

Os trabalhos de desobstrução e limpesa de rios navegáveis, principalmente no sul do Estado de Santa Catarina, e que tantos benefícios tem resultado, foram muito ativados durante o ano de 1945, tendo sido executados serviços nos rios Araçatuba, Forquilha, Ana Matias, Caipora, Lageado, Congonhas, Sangão, Negro, Porcos, Caverá, Caveràzinho e no canal que liga os

rios Caipora, Lageado e lagoa de Jaguaruna ao rio Congonhas, à montante da ponte da Estrada de Ferro D. Teresa Cristina.

Os serviços executados se extenderam num total de 48 quilômetros, tendo também sido atendida, por turmas de conserva, a manutenção dos trabalhos já executados nos anos anteriores.

VI — CANALIZAÇÃO DO RIO ITAJAÍ DO OESTE

A canalização do rio Itajaí do Oeste que vem sendo feita para manter uma navegação com calado até 2,00 metros e para facilitar a descida das balsas de toras de madeira, em qualquer época do ano, compreendendo duas obras móveis, para levantamento do nível das águas do rio: uma barragem móvel, de agulhas, junto à localidade de Bara do Trombudo, e uma barragem móvel, associada à uma eclusa, nas proximidades do local do rio chamado Anei Alvarenga.

A primeira dessas obras já se acha concluída, faltando contudo certos trabalhos atinentes à fixação definitiva das margens, à instalação do equipamento mcânico para a retirada das agulhas e à instalação de instrumentos de sinalização e aviso de níveis dágua.

A segunda obra está com o seu projeto em elaboração, estando ainda em execução estudos hidrométricos e topográficos que lhe são correlatos. Assim, foram nivelados e contra-nivelados diversos RN estabelecidos ao longo do rio, bem como instaladas onze réguas hidrométricas para a observação de perfis instantâneos ao longo do rio.

Nos trabalhos de conservação e manutenção da barragem existente, foi realizada rigorosa limpesa das crapodinas submersas, e retirada total dos cavaletes de ferro, onde foi batida a ferrugem e feita uma pintura nova. Para a guarda dos materiais e maquinário, foram construídas no local as necessárias instalações, tendo sido executado o equipamento para a retirada mecânica das agulhas, de acôrdo com o projeto que foi elaborado no Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17).

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Décimo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-18)

As atividades dêste Departamento, no Estado do Rio Grande do Sul, são exercidas por intermédio do Décimo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-18), com sede em Pôrto Alegre, e a quem coube, em 1945, não sòmente fiscalizar o fiel cumprimento do contrato de concessão dos portos de Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre e os serviços de conservação e balisamento dos canais interiores, de que é concessionário o Estado do Rio Grande do Sul, mas também a execução das obras de melhoramento do pôrto de Santa Vitória do Palmar, dos rios Jaguarão e Jacuí do arroio Padre Doutor, obras complementares do Abrigo do Taim, a redragagem do canal do Sangradouro, e dos estudos do arroio Santa Bárbara e do pôrto de Uruguaiana.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	—	—	—
Material	937.000,00	575.155,70	361.844,30
Plano de Obras e Equipamentos	3.550.000,00	3.436.757,70	113.242,30

PORTOS DO RIO GRANDE, PELOTAS E PÔRTO ALEGRE E SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO E BALISAMENTO DOS CANAIS INTERIORES

I — CONTRATO

De conformidade com o Decreto n.º 24.617, de 9 de julho de 1934, foi assinado, em 17 dêsse mesmo mês, o têrmo de concessão ao Estado do Rio Grande do Sul para a exploração comercial do pôrto de Pôrto Alegre e revisão das concessões dos portos de Rio Grande e Pelotas, já anteriormente outorgados ao mesmo Estado.

Êsse têrmo, registrado pelo Tribunal de Contas em 13 de agôsto de 1934, sofreu posteriormente modificações, introduizdas pelos Decretos-leis ns. 511, de 23 de junho de 1938, n.º 1.166, de 20 de março de 1939, e n.º 6.029, de 24 de novembro de 1943.

De acôrdo com o contrato assinado, obriga-se o Estado do Rio Grande do Sul, como concessionário dos citados portos, a conservar as obras do canal marítimo do pôrto do Rio Grande e os canais interiores da lagoa dos Patos, que dão acesso aos portos de Pelotas e Pôrto Alegre, bem como a manter o seu balisamento, contribuindo o Govêrno Federal com o produto do impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação, arrecadado nos referidos portos.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O aparelhamento e as instalações portuárias dos portos do Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre, são os seguintes:

a) pôrto do Rio Grande:

Cais — com 2.355,40 metros de extensão acostável, para profundidades de 4,20 metros, 5,00 metros, 6,00 metros e 8,00 metros, em águas mínimas.

Armazéns — 17, com a área útil de 27.250,00 metros quadrados.

Guindastes — 39, para 2 1/2 a 5 toneladas.

Pontes rolantes — 44, para 1 1/2 toneladas, instaladas nos armazéns.

b) pôrto de Pelotas.

Dois trapiches, por onde o concessionário do pôrto faz a sua exploração comercial, em vista do acidente ocorrido nas instalações portuárias de que era dotado.

c) pôrto de Pôrto Alegre:

Cais — com 2.893,63 metros de extensão acostável, para profundidades de 3,00, 4,00 e 6,00 metros, em águas mínimas.

Armazéns — 17, com a área útil de 23.609,00 metros quadrados.

Guindastes — 29, para 1 1/2 a 5 toneladas.

III — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

1. pôrto do Rio Grande:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	402.718	370.319	— 32.399	246.554	200.980	— 45.574
Internacional	40.816	55.603	+ 14.787	196.328	127.977	— 68.351
TOTAL	443.534	425.922	— 17.612	442.882	328.957	— 113.925

Assim, comparando o movimento de mercadorias no pôrto do Rio Grande em 1945 com o do ano anterior, verifica-se ter havido aumento sòmente na tonelagem de mercadorias importadas do estrangeiro. A importação por cabotagem e a exportação por cabotagem e para o exterior apresentaram tonelagens menores do que no ano anterior, sendo também menor a tonelagem total movimentada.

2. pôrto de Pelotas:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	231.119	242.697	+ 11.578	114.684	110.003	— 4.681
Internacional	13.639	21.477	+ 17.838	523	1.127	+ 604
TOTAL	244.758	264.174	+ 29.416	115.207	111.130	— 4.077

No movimento de mercadorias do pôrto de Pelotas em 1945, comparado com o do ano anterior, verifica-se ter havido uma diminuição de tonelagem sòmente na exportação por cabotagem. No total, o movimento de mercadorias verificado em 1945 foi superior ao do ano anterior.

3. pôrto de Pôrto Alegre:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	1.007.940	1.102.757	+ 94.817	474.873	497.376	+ 22.703
Internacional	65.352	85.506	+ 20.154	69.656	78.498	+ 8.842
TOTAL	1.073.292	1.188.263	+ 114.971	544.529	576.074	+ 31.545

Houve, assim, um aumento sensível na tonelagem de mercadorias movimentadas pelo pôrto de Pôrto Alegre em 1945, tomando como referência o movimento verificado no ano anterior, tanto de importação como de exportação.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

1. pôrto do Rio Grande:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	1.971	1.907	— 64	841.371	910.305	+ 68.934
Estrangeiros	442	481	+ 39	458.400	420.791	— 37.609
TOTAL	2.413	2.388	— 25	1.299.771	1.331.096	+ 31.325

Em 1945 houve, no pôrto do Rio Grande, uma diminuição do número de navios nacionais que o freqüentaram, tomando como referência o número de navios ocorrido no ano anterior, ainda que tenha aumentado a tonelagem de registro dêsses navios. Com os navios estrangeiros, deu-se exatamente o contrário, houve um aumento de número e uma diminuição de tonelagem. No total, foi menor o número de navios que freqüentou o pôrto e maior a sua tonelagem de registro.

2. pôrto de Pelotas:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	798	976	+ 178	287.889	378.479	+ 90.590
Estrangeiros	35	38	+ 3	13.659	19.150	+ 5.491
TOTAL	833	1.014	+ 181	301.548	397.629	+ 96.081

No pôrto de Pelotas, apesar da precariedade das instalações portuárias, conseqüente do acidente havido no cais construído, houve em 1945 um

aumento do número de navios que o freqüentou, bem como da respectiva tonelagem de registro, tomando como referência os mesmos valores relativos a 1944.

3. pôrto de Pôrto Alegre:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	11.240	12.039	+ 799	742.393	819.499	+ 77.106
Estrangeiros	150	202	+ 55	59.255	78.853	+ 19.598
TOTAL	11.390	12.241	+ 851	801.648	898.352	+ 96.704

O movimento de navios, e a sua respectiva tonelagem de registro, no pôrto de Pôrto Alegre em 1945, apresentou um sensível aumento em relação ao ano anterior, tanto para os navios nacionais como para os estrangeiros.

c) Aproveitamento dos cais — Durante o ano de 1945, o aproveitamento dos cais dos vários portos do Estado do Rio Grande do Sul foi o seguinte:

1. do pôrto do Rio Grande, de 320 toneladas por metro.

2. Do pôrto de Pôrto Alegre, de 609 toneladas por metro, devendo ser observado que grande parte da tonelagem de mercadorias do movimento do pôrto é descarregada nos trapiches em Navegantes.

No pôrto de Pelotas, êsse coeficiente não pode ser apreciado pela situação anormal de suas instalações.

d) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — O total arrecadado por conta dêsse impôsto nos portos de Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre, durante o ano de 1945, atingiu a Cr$ 1.122.276,20, o que representa um aumento de Cr$ 378.148,20 sôbre a arrecadação feita em 1944.

Taxas portuárias — A renda bruta das taxas portuárias nos portos de Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre, em 1945, atingiu a Cr$ 13.768.131,30, verificando-se, assim, um aumento de Cr$ 1.504.283,50 sôbre a importância total proveniente dessas taxas, arrecadada no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — A exploração comercial dos portos do Rio Grande e de Pôrto Alegre, dados em concessão ao Estado do Rio Grande do Sul, processou-se normalmente durante o ano de 1945, ainda que perdurassem as dificuldades trazidas pela situação de guerra, qual a da irregularidade de freqüência dos navios.

No que se refere ao pôrto de Pelotas, dado também em concessão ao Estado do Rio Grande do Sul, tendo em vista a situação precária do trecho de cais construído, foi por êste Departamento autorizado o Estado concessionário a proceder a exploração comercial do pôrto através os trapiches "São Pedro" e "São Francisco", o que

teve início em 9 de julho de 1945. Êsse ato foi homologado pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, por despacho de 27 de agôsto do mesmo ano.

b) Tomada de Contas — Pelo Aviso n.º 717, de 19 de maio de 1945, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, foi aprovada a tomada de contas dos portos de Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre, barra do Rio Grande e canais interiores, relativa ao ano de 1943, e feita ao concessionário dêsses portos, o Estado do Rio Grande do Sul.

O resultado dessa tomada de contas foi o seguinte:

a) Portos do Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre:

		Cr$
Capital		
Capital invertido até 31 de dezembro de 1942		190.590.555,89
Acréscimo de capital, no período:		
Rio Grande	48.444,60	
Pelotas	49.010,40	
Pôrto Alegre	4.238.604,10	4.336.059,16
Capital invertido até 31 de dezembro de 1943		194.926.615,05
Fundo de Amortização		
Montante em 31 de dezembro de 1943 (Rio Grande)		194.271,50
Exploração comercial		
Renda bruta:		
Rio Grande		9.396.907,20
Pelotas		1.997.034,00
Pôrto Alegre		10.151.543,20
Renda bruta total		21.545.484,40
Despesa:		
Rio Grande		8.009.475,04
Pelotas		1.135.992,97
Pôrto Alegre		6.165.984,90
Despesa total		15.311.452,91
Renda líquida		6.234.031,49
Percentagem da renda líquida sôbre o capital		

b) Barra do Rio Grande e Canais Interiores:

Importância entregue ao Estado do Rio Grande do Sul, até 31 de dezembro de 1942	113.028.960,50
Idem, idem, no período	1.900.000,00
Idem, iem, até 31 de dezembro de 1943	114.928.960,50
Idem no período	6.433.689,29
Despesa total, até 31 de dezembro de 1943	106.080.889,15
Saldo em poder do Estado do Rio Grande do Sul, em 31 de dezembro de 1943	8.848.071,35

Ainda no fim do ano de 1945, foi apresentada pelo Estado concessionário do pôrto a documentação referente à tomada de contas de 1944, para a devida verificação.

c) Tarifas portuárias — Continuaram em vigor, durante o ano de 1945, para os portos de Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre, as tarifas portuárias aprovadas pela Portaria n.º 473, de 25 de junho de 1942, e que é a mesma para todos êles. Sòmente faz exceção a tabela de taxas para remuneração da mão de obra no serviço de capatázias, que é uma para cada pôrto, e a qual foi aprovada pela Portaria n.º 1.115, de 29 de setembro de 1943, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1945 foram executados, pelo Décimo Oitavo Distrito de Fiscalização...... (DF-18), dêste Departamento, os seguintes estudos:

a) observações hidrográficas e meteorológicas — Tendo sido feitas, com regularidade, observações de maré no pôrto do Rio Grande, com aparelhos instalados na Quarta Seção da Barra e no Novo Pôrto. Nos portos de Pelotas, Pôrto Alegre, São Borja e Santa Vitória do Palmar, e nos rios Jacuí e Jaraguão, foram feitas também, durante todo o ano, com inteira regularidade, observações de altura dágua. Em todos êsses postos, foram feitas, concomitantemente, observações de temperatura, pressão, vento e altura de chuva.

b) no arroio de Santa Bárbara — A fim de ser elaborado um projeto para atender às necessidades da cidade de Pelotas, foram realizados estudos abrangendo problemas de navegação, defesa contra enchentes, saneamento, etc., faltando ainda, para a conclusão do respectivo projeto, o nivelamento de um pequeno trecho. O desenvolvimento dos levantamentos feitos alcançou 42.770 metros.

E linhas gerais, o projeto em elaboração consta de: atêrro do arroio Santa Bárbara, construção de canaleta para escoamento das águas pluviais, construção de uma estação elevatória; construção de um dique de terra e cais de saneamento na margem do São Gonçalo, prolongando o já existente; drenagem do banhado Santa Bárbara, recuperando fertilíssimos terrenos; endicamento do arroio Pepino, ligando-se-o ao atêrro da estrada de rodagem para Rio Grande; a abertura para montante da ponte da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, dum canal de navegação, visando o transportes de carvão para a referida estrada de ferro e para o comércio em geral.

c) e para o projeto de pôrto para Uruguaiana — A fim de colher os dados necessários para a elaboração do projeto e orçamento para a construção do cais do pôrto da cidade de Uruguaiana, sôbre o rio Uruguai, foi feita uma inspeção ao local, ficando a Prefeitura Municipal de Uruguaiana e a Comissão Mista para a construção da Ponte Internacional de fornecerem os dados de que dispõem, e que servirão de base para o levantamento hidrográfico que será levado a efeito oportunamente.

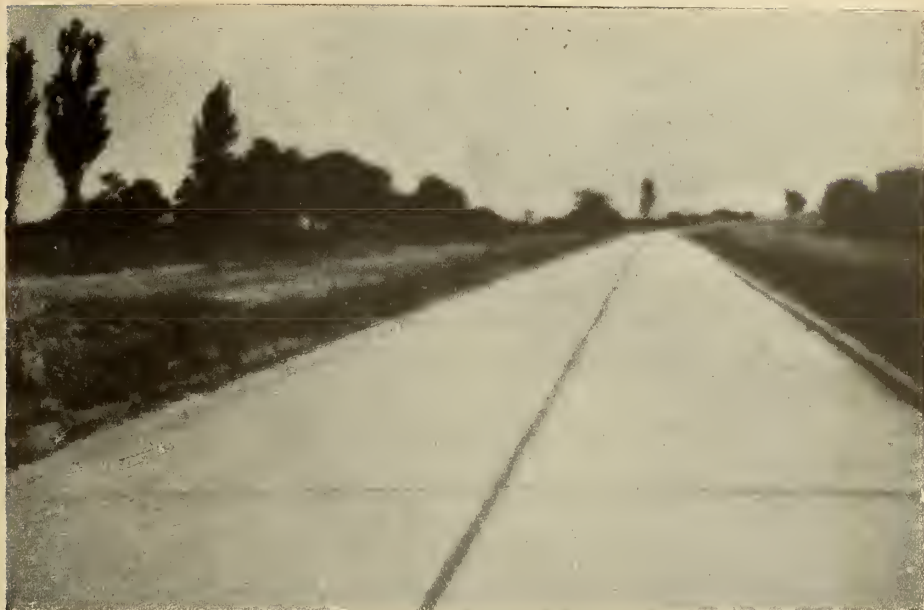
OBRAS — Durante o ano de 1945 foram executadas, pelo Décimo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-18), dêste Departamento, as seguintes obras:

a) construção do pôrto de Santa Vitória do Palmar — Não puderam os

serviços ter um andamento satisfatório devido, em parte, à falta de cimento e, em parte, à estiagem, que nesse ano se prolongou por muito tempo, diminuindo a capacidade de carga dos batelões que, não raro, transportavam apenas cinqüenta por cento de sua capacidade normal. Também, as tempestades ocorridas nos meses de agôsto e Setembro de 1945, contribuíram para retardar o andamento das obras, visto terem destruído por três vezes parte da ensecadeira para construção da rampa acostável, bem como a ponte provisória para descarga dos batelões.

Nessa obra, os trabalhos realizados em 1945 podem ser assim resumidos: no cais de atracação, foram executados 298,200 metros cúbicos de alvenaria para fundação e 467,400 metros cúbicos de alvenaria para a confecção da superestrutura; na ponte, foram colocados os corrimãos, numa extensão de 183 metros, e os postes de iluminação; na estação de desembarque, foi feito o revestimento externo do prédio com "Cirex", assentados todos os azulejos e mosáicos, concretado o piso do armazem n.º 1, pintadas as esquadrias e as paredes internas e assentados os aparelhos sanitários, estando, assim, o edifício pràticamente concluído; na estrada de acesso ao pôrto, foram feitos vários reparos, escarificado e comprimido o atêrro, colocada areia e iniciado o enleivamento do talude do lado norte, o que alcançou uma extensão de 180 metros; na estrada de acesso à cidade de Santa Vitória do Palmar, que sem sendo feita como obra complementar do pôrto, foram concretados 37 painéis, entre as estacas 39 + 6 e 78 + 3, ou seja, numa extensão de 777 metros.

b) melhoramento do rio Jaguarão — Os serviços prosseguiram sem acidentes, com pequenas interrupções normais a essa espécie de trabalho, tendo sido executada, de acôrdo com o projeto, a construção dos espigões situados na margem brasileira. Os resultados obtidos têm sido periòdicamente controlados pelos perfis transversais nas seções de estudo, verificando-se, apesar do rio continuar em regime anormal, conseqüente da estiagem prolongada, que as alterações havidas têm sido as mais auspiciosas, realizando-se o aprofundamento do canal de navegação.

Os trabalhos realizados em 1945 podem ser assim resumidos: construção dos espigões n.º 8, 9 e 10, e prolongamento dos espigões n.º 3 e 4, do projeto, onde foram empregados..... 1.811,000 metros cúbico de pedra; dragagem do canal da "Coronilha", de acesso aos cais de Jaguarão, com uma extensão de 270 metros e 2,50 metros de profundidade, em águas mínimas, por ser necessário, de imediato, levar as embarcações até o local citado, onde é feito o carregamento de pedra para Santa Vitória do Palmar, tendo sido dragados 7.115,900 metros cúbicos de areia; construção de uma carreira para 25 toneladas, e onde foi aberta uma doca, extraindo-se 263 metros cúbicos de material, dos quais foram transportados, para o terrapleno do cais de Jaguarão, 49,500 metros cúbicos. A produção da pedreira, explorada diretamente pelo Décimo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-18), foi de..... 1.086,919 metros cúbicos de pedra bruta e 362 metros cúbicos de cascalho, sendo 100,500 metros cúbicos de pedra cedidos à Prefeitura Municipal de Jaguarão e o restante empregado nas várias obras a cargo do referido Distrito de Fiscalização, ou mantido em estoque na pedreira.

Estrada de ligação da Cidade ao Pôrto

Fachada posterior da estação de desembarque, do Pôrto de Santa Vitória do Palmar

Canal Padre Doutor — Pelotas — R. G. do Sul

c) regularização do rio Jacui — Êsses serviços apresentaram grandes dificuldades, devido à falta de pessoal e acidentes no material de transporte, podendo ser assim resumidos os que foram executados em 1945: derrocagem do ilhéu granítico fronteiro a São Jerônimo, onde foram dados 950 tiros de dinamite, cujos furos alcançaram uma profundidade total de 992,95 metros, com uma produção de 2.735 metros cúbicos de pedra; conclusão do guaia-confluência Jacuí-Taquarí, que f-icou terminado em fins de maio dêsse ano, sendo o seu avançamento de... 629,50 metros, dos quais 441,00 no rio Taquarí e 188,50 no rio Jacuí; construção dos espigões n.º 3 e 6, do projeto, onde foram empregados 976,000 metros cúbicos de pedra.

d) dragagem do arroio Padre Doutor — Os serviços de abertura do canal de irrigação e de navegação do arroio Padre Doutor, para o Instituto Agronômico do Sul, prosseguiram normalmente apesar da natureza do material encontrado (argila compacta) que dificultou sobremodo a sua realização, tendo sido excavados, pela draga "Mirim" e pelo drag-line, um volume total de 16.021,000 metros cúbicos.

e) Abrigo do Taim — As obras de construção do abrigo do Taim estiveram paralizadas por diversos meses, devido à falta de embarcações para o transporte da pedra, as quais foram desviadas para o pôrto de Santa Vitória do Palmar, de modo a acelerar a sua construção. Assim, foram lançadas sòmente 303 303 toneladas de pedra, no molhe de abrigo projetado.

f) redragagem do canal de navegação do rio Jacuí — A fim de possibilitar o livre tráfego das embarcações que transportavam o carvão da mina de Butiá, foram executados serviços de dragagem, de emergência, em alguns trechos críticos do rio Jacuí, os quais têm de ser assim conservados, até que, concluídas as obras fixas de regularização, exerçam elas a sua ação benéfica. Com a draga "Tiradentes", cedida ao Décimo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-18) pela Diretoria de Viação Fluvial do Estado do Rio Grande do Sul, foi realizada a dragagem do canal a oeste da ilha das Flores, numa extensão de 210 metros, e donde foi extraído o volume de..... 5.475,000 metros cúbicos de material, em 19 dias úteis de trabalho. No canal fronteiro a São Jerônimo, com 267 metros de extensão, e em 27 dias úteis de trabalho, foram extraídas 4.820,000 metros cúbicos de material; e no canal de acesso ao trapiche de São Jerônimo, com 155 metros de extensão, em 21 dias úteis de trabalho, foram excavados 4.394,000 metros cúbicos de material. Todos os canais foram abertos na cota de 2,50 metros sob o zero hidrográfico, e com 30,00 metros de largura, com exceção do último, que foi dragado a — 1,50 metros.

g) reparação e conservação do material flutuante — Foi feita a conservação e reparação do material flutuante de propriedade dêste Departamento e em serviço nos vários locais de trabalho, destacando-se com obra de maior vulto a reparação da draga "7 de Setembro", que havia sido cedida ao Estado do Rio Grande do Sul, em 1910, e restituída, em 1943, ao Govêrno Federal. Essa draga, uma vez concluída, será utilizada na dragagem do canal do Sangradouro, na entrada da lagoa Mirim, e cujo açoreamento, numa extensão de cêrca de dois quilômetros, vem trazendo grande dificuldade à navegação.

Pelo Estado do Rio Grande do Sul, concessionário dos portos de Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre, foram executadas as seguintes obras, que foram fiscalizadas, também, pelo Décimo Oitavo Distrito de Fiscalização (DF-18), dêste Departamento:

a) no pôrto do Rio Grande:

Como obras novas, foi feita a consolidação da plataforma do molhe Oeste, do trecho P. K. 3.721,70 ao P. K. 3.978,70, numa extensão de 257 metros, e onde foram consumidos 1.841 sacos de cimento, 269,672 metros cúbicos de areia e 13,223 toneladas de pedra; e prosseguida a construção do cais de saneamento, onde foram empregadas 5.160,42 toneladas de pedra, cravadas 214 estacas de concreto armado, fundida a lage de concreto numa extensão de 187,5 metros, assentados 44,0 metros de extensão de galerias para águas pluviais e quatro cabeços de amarração, e construídas uma bôca de esgôto e 51,40 metros de cobertina.

Como obras de conservação, foram executados 308.440,000 metros cúbicos de dragagem, no Novo Pôrto, no cais de saneamento e no canal de acesso ao pôrto; serviços de fixação de dunas; e feito empedramento, substituído trilhos e dormentes nas linhas férreas dos molhes Oeste e Leste, e nos trechos respectivamente dessas linhas à rua e ao Cocoruto.

b) no pôrto de Pelotas:

Não foram realizadas obras novas, tendo sido executados, como obras de conservação, os serviços de dragagem no canal da Feitoria, no São Gonçalo, na barra e junto ao Engenho Vva. Pedro Osório, no arroio São Lourenço e na bacia do pôrto de Pelotas, num total de 478.519,000 metros cúbicos; a reparação do cais existente, em virtude do acidente havido no caixão n.º 12; e a reparação dos trapiches "São Pedro" e "São Francisco", que foram postos em exploração comercial pelo Estado do Rio Grande do Sul.

c) no pôrto de Pôrto Alegre:

Como obras novas, foram executados os serviços de dragagem e derrocagem em frente ao Armazem A-7, de acôrdo com o projeto aprovado pelo Decreto n.º 14.314, de 20 de dezembro de 1943, tendo sido dragados.... 1.541,930 metros cúbicos de argila, tabatinga e pedra derrocada, e derrocados 530,115 metros cúbicos de pedra.

Como obras de conservação, foram reparados os armazéens e aparelhos portuários, e dragados 545,000 metros cúbicos em dois pequenos baixios no canal de Humaitá.

d) nos canais interiores:

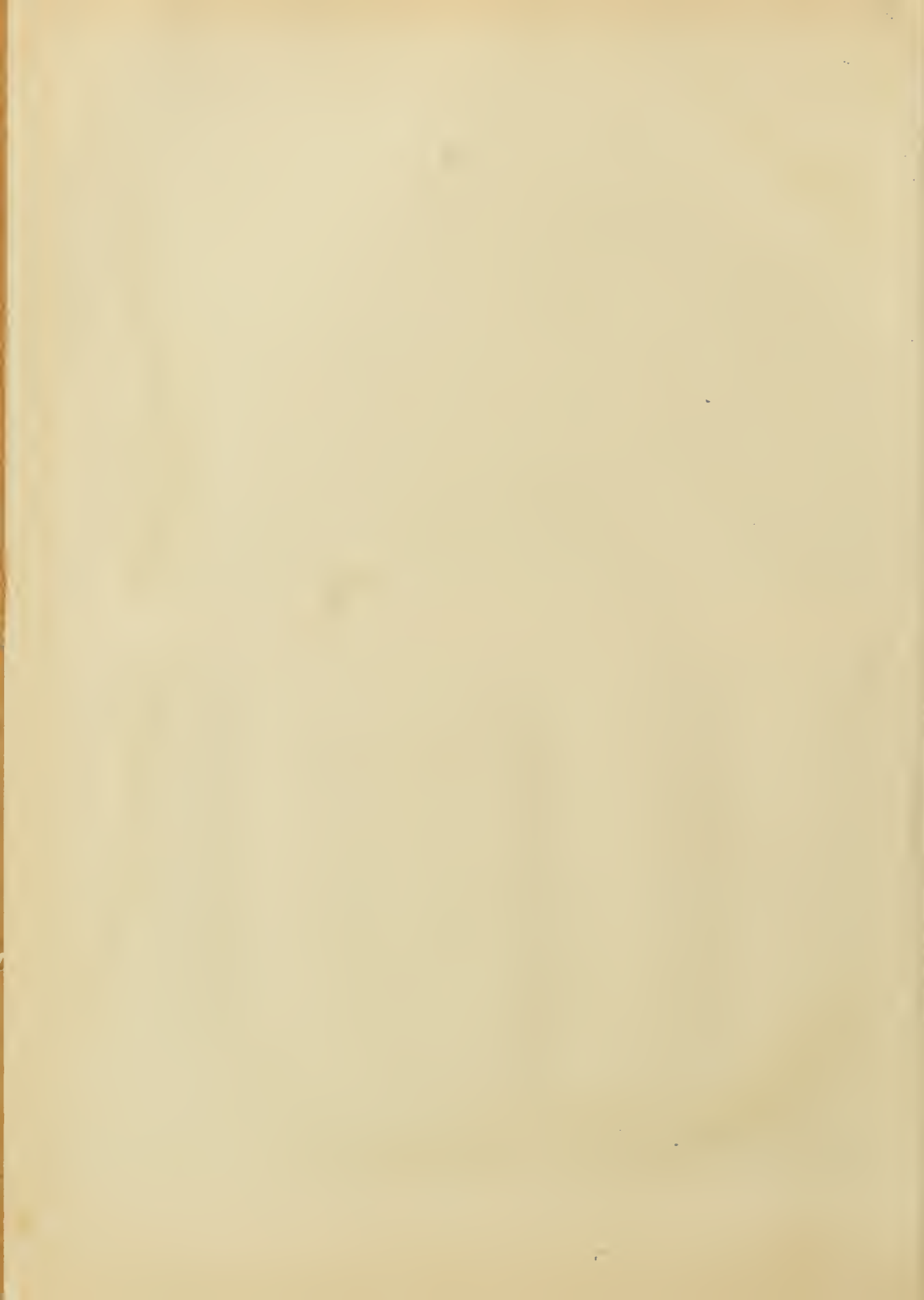
Foram feitos serviços de dragagem no canal do Itapoã, do Junco e do Leitão, onde foram extraídos....... 228.719,000 metros cúbicos de material.

PÔRTO DE SÃO BORJA

Finalmente no ano de 1945, ficou encerrada definitivamente a responsabilidade dêste Departamento quando aos defeitos verificados na construção do edifício da Administração do pôrto de São Borja, tendo sido substituídas, pela Companhia tarefeira das obras, as esquadrias que não se achavam em perfeito estado.

As obras construídas por êste Departamento, e constantes de um cais em rampa, do edifício da Administração e da estrada de acesso à cidade de São Borja, se acham entregues, as

Construção do Cais de Saneamento

Consolidação da Plataforma dos Molhes

duas primeiras, ao Ministério da Fazenda, e a última à Prefeitura Municipal de São Borja.

I — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	9.649	3.805	— 5.844	1.343	136	— 1.207
Internacional	1.963	597	— 1.266	606	1.564	+ 958
TOTAL	11.612	4.502	— 7.110	1.949	1.700	— 249

Assim, comparando o movimento de mercadorias no pôrto de São Borja em 1945 com o do ano anterior, verifica-se sòmente ter havido aumento na tonelagem de mercadorios exportadas para o exterior. No total, o movimento de mercadorias no pôrto de São Borja, em 1945, foi inferior ao do ano anterior.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	1.114	813	— 301	13.654	7.455	— 6.114
Estrangeiros	73	38	— 35	310	146	— 169
TOTAL	1.187	851	— 336	13.964	7.601	— 6.363

O que mostra ter havido um decréscimo no número de navios que freqüentou o pôrto de São Borja em 1945, tomando como referência o movimento do ano anterior, tanto nos brasileiros como nos estrangeiros.

ESTADO DE MATO GROSSO E TERRITÓRIOS DE GUAPORÉ E PONTA PORÃ

Décimo Nono Distrito de Fiscalização (DF-19)

As atividades dêste Departamento no Estado de Mato Grosso e Territórios de Guaporé e Ponta Porã estiveram, durante o ano de 1945, afetas ao Décimo Nono Distrito de Fiscalização (DF-19), com sede em Corumbá. Apesar de estar sob a jurisdição dêsse Distrito uma vasta área do território nacional, foram bastante reduzidos os serviços executados, não só pelas dificuldades de comunicação como também pela falta de pessoal técnico. Durante o ano em aprêço, não puderam ter início as obras de melhoramento dos portos da região, dos quais o principal é o pôrto de Corumbá, à margem do rio Paraguai.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	106.800,00	90.600,00	16.200,00
Material	12.450,00	5.954,20	6.495,80

PÔRTO DE CORUMBÁ

I — CONSTRUÇÃO

O projeto e respectivo orçamento para a execução das obras do pôrto de Corumbá foi aprovado pelo Decreto n.º 15.369, de 13 de abril de 1944, em substituição aos anteriormente aprovados pelos Decretos números 7.473, de 2 de julho de 1941 e n.º 12.221, de 12 de abril de 1943.

As despesas com a execução dêsse projeto correrão por conta do crédito especial de Cr$ 6.000.000,00 aberto pelo Decreto-lei n.º 3.115, de 13 de março de 1941, e o qual se acha revigorado, até o encerramento do exercício de 1946, pelo Decreto-lei número 6.802, de 17 de agôsto de 1944.

Pôsto o projeto em concorrência e adjudicadas as obras à firma B. Dutra & Cia. Ltda., de conformidade com o têrmo de ajuste assinado em 26 de setembro de 1944, deveriam as obras em aprêço terem início no ano de 1945, o que não aconteceu, tendo a firma contratante feito sòmente a instalação de um escritório de emergência, verificações no fundo do rio, com escafrando, no local da construção do cais, e roçado dos morrotes onde se pretendia fazer o empréstimo de atêrro. distantes do pôrto projetado de 1.200 a 1.400 metros.

Não tendo sido verificada a ocorrência do arenito, no local em que está prevista a construção do cais, nas profundidades indicadas para a elaboração do projeto, bem como aumentada a distância para o empréstimo do atêrro, não puderem as obras ser ainda iniciadas, estando o assunto em estudo neste Departamento.

II — ESTATÍSTICA

a) Movimento de mercadorias — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO ton.		DIF.	EXPORTAÇÃO ton.		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Cabotagem	1.293	2.480	+ 1.187	451	226	— 225
Internacional	4.203	12 182	+ 7.979	7.476	2.532	— 4.944
TOTAL	5.496	14.662	+ 9.166	7.927	2.758	— 5.169

Do quadro acima, verifica-se ter havido um aumento bastante apreciável no movimento da importação, tanto por cabotagem como internacional, enquanto que houve uma diminuição no movimento de mercadorias exportadas. Ainda assim, houve no ano de 1945 maior movimento total de mercadorias do que no ano anterior, tomado como de referência.

b) Movimento de navios — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1944	1945		1944	1945	
Brasileiros	531	598	+ 67	47.479	63.680	+ 16.201
Estrangeiros	6	9	+ 3	1.074	1.499	+ 425
TOTAL	537	607	+ 70	48.553	65.179	+ 16.626

Do quadro acima, verifica-se ter havido também um aumento do número de navios que freqüentaram o pôrto de Corumbá durante o ano de 1945, tomando como referência o movimento de navios no ano anterior.

c) Receita —

Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação — A importância proveniente dêsse impôsto foi, durante o ano de 1945, de .... Cr$ 48.773,80 que, comparada com a arrecadação feita em 1944, apresenta uma diminuição de Cr$ 2.311,00.

III — ESTUDOS

a) Altura das águas do rio Paraguai — Pelo Sexto Distrito Naval, sediado em Ladario, continuaram a ser feitas observações de altura das águas do rio Paraguai, tendo sido, durante o ano de 1945, de 5,010 metros a maior cheia e de 0,850 metros a maior estiagem, verificados respectivamente nos dias 15 de junho e 5 de janeiro. Segundo as observações feitas, desde o ano de 1900, a maior cheia verificada no rio Paraguai, na ponte do Arsenal de Marinha de Ladario, foi verificada em 20 de maio de 1905, atingindo as águas a altura de 6,665 metros, e a maior estiagem no dia 7 de outubro de 1909, atingindo as águas a altura de 0,210 metros.

b) Principais obstáculos à navegação — No quadro seguinte, são consignadas as profundidades encontradas nos passos, desde a foz do rio Apa até o pôrto de Corumbá, observadas pelos práticos da Marinha de Guerra, pertencentes ao Distrito Naval de Ladario, na viagem do N/M "Uruguay", do Serviço de Navegação da Bacia do Prata, saído de Montevidéu em 6 de dezembro de 1945 e chegado ao pôrto de Corumbá no dia 24 do mesmo mês.

DATA	PASSO	SONDAGEM	
		Horas h m	Alt. em pés
19-12-45	Itapocuguassu (1)	23 00	9
19-12-45	Confluência	23 50	13
20-12-45	Cambá Nopá	21 45	13
21-12-45	Guassu Cancha (2)	13 05	9,5
21-12-45	Algodoal	18 20	13,5
21-12-45	Sombreiro	22 00	15
21-12-45	Pôrto Novo	22 55	15
22-12-45	Santa Fézz	7 10	10
22-12-45	Biguá	7 30	12
22-12-45	Rebojo Grande	8 20	14
22-12-45	Rio Verde	9 00	13
22-12-45	Coimbra Passo	9 35	9,5
22-12-45	Piúvas	12 50	9
22-12-45	Conselho	16 25	10
23-12-45	Jacaré	6 50	12
23-12-45	Abrigo	8 35	13
23-12-45	Albuquerquez	10 00	10
23-12-45	Tira Catinga	14 10	10
23-12-45	Formigueiro	16 30	12
23-12-45	Rabicho	18 20	12
23-12-45	Limoeiro	20 20	12
23-12-45	Corumbá (pôrto)	20 35	12

(1) — Em águas paraguaias.

(2) — Em águas brasileiras.

COMUNICAÇÕES

MOVIMENTO GERAL DA SEÇÃO DE COMUNICAÇÕES DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS EM 1945

NATUREZA DOS PAPÉIS	MOVIMENTO DE ENTRADA	MOVIMENTO DE EXPEDIÇÃO		
	Secretaria	Gabinete	Secretaria	TOTAL
Avisos	26	—	—	—
Portarias	—	—	109	109
Papeletas	1.359	—	—	—
Requerimentos	151	—	—	—
Ofícios	5.145	125	4 081	4.026
Telegramas	1.851	200	1.276	1.476
Cartas	380	110	—	110
Circulares	22	—	—	—
TOTAIS	8.934	435	5.466	5.901

Transitaram pelo Gabinete do Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em 1945, 4.375 processos.

BIBLIOTÉCA

BIBLIOTECA DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

O Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais mantém em sua Administração Central uma biblioteca de caráter especializado sôbre os assuntos de portos, navegação, rios, e demais ramos da engenharia relacionados com os serviços a seu cargo, bem como de assuntos referentes à administração em geral.

Continuou a se processar a catalogação sistemática dos livros existentes na biblioteca, facilitando, tanto quanto possível a sua consulta.

Em 1945, compunha-se essa biblioteca de cêrca de 6.800 volumes, entre livros técnicos, relatórios, coleção de *Diário Oficial*, coleção de leis, revistas especializadas, mapas e monografias.

A biblioteca é franquiada à aqualquer pessoa, sendo permitido aos funcionários dêste Departamento a retirada de livros e revistas, por empréstimo, para consulta fora da sala da biblioteca, por um período de quinze dias.

O movimento de consulta e empréstimo, de livros e revistas, atingiu, em 1945, a um total de 278. Nesse mesmo período, foram também distribuídas 426 publicações editadas por êste Departamento.

Nos vários Distritos de Fiscalização dêste Departamento são mantidas, também, pequenas bibliotecas, para uso dos funcionários, constando essas bibliotecas não só das publicações editadas por êste Departamento como também de livros técnicos necessários ao serviço.

PESSOAL

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

TABELA NUMÉRICA DOS FUNCIONÁRIOS DO QUADRO I — LOTAÇÃO DO D. N. P. R. C. EM 31/12/1945

QUANTIDADE	CARGOS	CLASSE OU PADRÃO	VENCIMENTO	DESPESA ANUAL	OBSERVAÇÕES	
					A disposição de outras repartições	Vagos
	EM COMISSÃO:					
1	Diretor Geral	R	5.500,00	66.000,00		
3	Diretor de Divisão (DEC — DPO — DH)	P	4.500,00	162.000,00		
	DE CARREIRA:					
18	Dactilógrafo	G	1.100,00	237.600,00		
9	Dactilógrafo	F	900,00	97.200,00		
3	Dactilógrafo	E	750,00	27.000,00		
1	Dactilógrafo	D	650,00	7.800,00	1	
2	Desenhista	L	2.600,00	62.400,00		
2	Desenhista	K	2.200,00	52.800,00		
2	Desenhista	J	1.800,00	43.200,00		1
12	Engenheiro	N	3.500,00	504.000,00	3	
19	Engenheiro	M	3.000,00	684.000,00	1	
15	Engenheiro	L	2.600,00	468.000,00		
10	Engenheiro	K	2.200,00	264.000,00		
5	Engenheiro	J	1.800,00	108.000,00		23
32	Escriturário	G	1.100,00	422.400,00		
18	Escriturário	F	900,00	194.400,00		
7	Escriturário	E	750,00	63.000,00		
14	Of. Administrativo	K	2.200,00	369.600,00	1	
16	Of. Administrativo	J	1.800,00	345.600,00		
13	Of. Administrativo	I	1.500,00	234.000,00	2	
28	Of. Administrativo	H	1.300,00	436.800,00		
3	Prat. de Engenharia	I	1.500,00	54.000,00	1	
16	Prat. de Engenharia	H	1.300,00	249.600,00		
19	Prat. de Engenharia	G	1.100,00	250.800,00		8
15	Servente	E	750,00	112.500,00		
10	Servente	D	650,00	78.000,00		3
	ADIDO:					
1	Engenheiro	2.a	1.900,00	22.800,00		
285				5.617.500,00	9	35

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

TABELA NUMÉRICA DO PESSOAL EXTRANUMERÁRIO-MENSALISTA — EM 31/12/1945

QUANTIDADE	FUNÇÃO	REFERENCIA	SALÁRIO	DESPESA ANUAL	VAGAS
			Cr$	Cr$	
6	Armazenista	XII	800,00	57.600,00	...
1	Armazenista	X	700,00	8.400,00	...
3	Armazenista	IX	650,00	23.400,00	2
9	Artífice	XI	750,00	81.000,00	...
16	Artífice	X	700,00	134.400,00	...
25	Artífice	IX	650,00	195.000,00	...
26	Artífice	VIII	600,00	187.200,00	...
27	Artífice	VII	550,00	178.200,00	3
28	Auxiliar de Artífice	VI	500,00	168.000,00	...
9	Auxiliar de Escritório	XI	750,00	81.000,00	...
20	Auxiliar de Escritório	X	700,00	168.000,00	2
24	Auxiliar de Escritório	IX	650,00	187.200,00	2
27	Auxiliar de Escritório	VIII	600,00	194.400,00	2
16	Auxiliar de Escritório	VII	550,00	105.600,00	2
2	Cartógrafo	XVII	1.300,00	31.200,00	1
1	Desenhista	XI	750,00	9.000,00	..
2	Desenhista	X	700,00	16.800,00	...
4	Desenhista	IX	650,00	31.200,00	2
1	Engenheiro	XXII	1.800,00	21.600,00	...
1	Engenheiro	XX	1.600,00	19.200,00	...
1	Engenheiro	XIX	1.500,00	18.000,00	...
6	Feitor	VIII	600,00	43.200,00	...
17	Guarda	IX	650,00	132.600,00	1
19	Guarda	VIII	600,00	136.800,00	1
20	Guarda	VII	550,00	132.000,00	...
27	Guarda	VI	500,00	162.000,00	...
1	Inspetor	XV	1.100,00	13.200,00	...
1	Inspetor	XIV	1.000,00	12.000,00	...
1	Inspetor	XIII	900,00	10.800,00	...
7	Inspetor	XII	800,00	67.200,00	...
17	Inspetor	XI	750,00	153.000,00	6
13	Inspetor Auxiliar	IX	650,00	101.400,00	...
3	Maquinista	XI	750,00	27.000,00	...
3	Maquinista	X	700,00	25.200,00	...
1	Maquinista Especializado	XVI	1.200,00	14.400,00	...
3	Maquinista Especializado	XV	1.100,00	39.600,00	1
3	Marinheiro	VII	550,00	19.800,00	1
1	Marinheiro	VI	500,00	6.000,00	...
4	Marinheiro	V	450,00	21.600,00	1
2	Médico	XIII	900,00	21.600,00	...
1	Mestre	XV	1.100,00	13.200,00	...
3	Mestre	XIV	1.000,00	36.000,00	...
9	Mestre	XIII	900,00	97.200,00	2
1	Motorista	XIII	900,00	10.800,00	...

(Continuação)

QUANTIDADE	FUNÇÃO	REFERENCIA	SALÁRIO	DESPESA ANUAL	VAGAS
1	Motorista	XII	800,00	9.600,00	...
2	Motorista	XI	750,00	18.000,00	...
2	Motorista	X	700,00	16.800,00	...
9	Motorista	IX	650,00	71.400,00	1
8	Motorista Auxiliar	VIII	600,00	57.600,00	...
2	Motorista Auxiliar	VII	550,00	13.200,00	...
1	Patrão	VII	550,00	6.600,00	...
1	Prático de Engenharia	XVI	1.200,00	14.400,00	...
1	Prático de Engenharia	XV	1.100,00	13.200,00	...
2	Prático de Engenharia	XIV	1.000,00	24.000,00	...
10	Prático de Engenharia	XIII	900,00	108.000,00	...
9	Servente	VII	550,00	59.400,00	2
19	Servente	VI	500,00	114.000,00	...
57	Servente	V	450,00	307.800,00	7
60	Trabalhador	VI	500,00	360.000,00	6
79	Trabalhador	V	450,00	426.600,00	...
675	Total:	....	....	4.833.600,00	45

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS ,RIOS E CANAIS

TABELA SUPLEMENTAR — EM 31/12/1945

QUANTIDADE	FUNÇÃO	REFERÊNCIA	SALÁRIO	DESPESA ANUAL	VAGAS
			Cr$	Cr$	
1	Armazenista	XIV	1.000,00	12.000,00	...
1	Escriturário	XIV	1.000,00	12.000,00	...
8	Escriturário	XIII	900,00	86.400,00	...
7	Escriturário	XII	800,00	67.200,00	...
1	Feitor	XII	800,00	9.600,00	...
1	Inspetor	XVII	1.300,00	15.600,00	...
1	Servente	X	700,00	8.400,00	...
2	Servente	IX	650,00	15.600,00	...
4	Servente	VIII	600,00	28.800,00	...
2	Motorista	XIV	1.000,00	24.000,00	...
1	Contabilista		1.710,00	20.520,00	...
2	Fiscal		1.020,00	24.480,00	...
2	Fiscal		900,00	21.600,00	...
5	Guarda		710,00	42.600,00	...
38	Total		....	388.800,00	...

Tabela numérica	Cr$	4.833.600,00
Tabela suplementar	Cr$	388.800,00
Total	Cr$	5.222.400,00

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

TABELA NUMÉRICA DO PESSOAL EXTRANUMERÁRIO-DIARISTA — EM 31/12/1945

QUANTIDADE	FUNÇÃO	DIÁRIA	DESPESA ANUAL	VAGAS
		Cr$	Cr$	
4	Artífice de 1.ª	30,00	36.000,00	...
11	Artífice de 2.ª	26,00	85.800,00	...
13	Artífice de 3.ª	24,00	93.600,00	...
7	Artífice de 4.ª	23,00	48.300,00	...
11	Artífice de 5.ª	22,00	72.600,00	...
12	Artífice de 6.ª	21,00	75.600,00	...
15	Auxiliar de artífice de 1.ª	20,00	90.000,00	...
2	Auxiliar de artífice de 2.ª	19,00	11.400,00	...
1	Auxiliar de artífice de 3.ª	18,00	5.400,00	...
1	Maquinista de 2.ª	24,00	7.200,00	...
1	Maquinista de 3.ª	23,00	6.900,00	...
1	Maquinista auxiliar de 1.ª	18,00	5.400,00	...
4	Marinheiro de 1.ª	18,00	21.600,00	...
4	Marinheiro de 2.ª	16,00	19.200,00	...
1	Motorista Marítimo	40,00	12.000,00	...
2	Motorista de 1.ª	28,00	16.800,00	...
2	Motorista de 2.ª	26,00	15.600,00	...
1	Motorista de 4.ª	22,00	6.600,00	...
1	Patrão	28,00	8.400,00	...
4	Servente de 1.ª	22,00	26.400,00	...
4	Servente de 2.ª	20,00	24.000,00	...
1	Servente de 3.ª	19,00	5.700,00	...
5	Trabalhador de 1.ª	18,00	27.000,00	...
3	Trabalhador de 2.ª	17,00	13.300,00	...
5	Trabalhador de 3.ª	16,00	24.000,00	...
8	Trabalhador de 4.ª	15,00	36.000,00	...
1	Trabalhador de 5.ª	14,00	4.200,00	...
40	Trabalhador de 7.ª	12,00	144.000,00	...
165	TOTAL	Cr$	945.000,00	...

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

Funções Gratificadas — *Em* 31-12-1945

QUANTIDADE	DENOMINAÇÕES	GRATIFICAÇÃO MENSAL	DESPESA ANUAL
		Cr$	Cr$
1	Chefe da Seção de Estudos Topo-Ridrográficos	550,00	6.600,00
1	Chefe da Seção Hidráulica Experimental......	550,00	6.600,00
1	Chefe da Seção de Projetis e Orçamento......	550,00	6.600,00
1	Chefe da Seção de Aparelhagem..............	550,00	6.600,00
1	Chefe da Seção de Contabilidade Industrial...	550,00	6.600,00
1	Chefe da Seção de Exploração Comercial......	550,00	6.600,00
1	Chefe da Seção de Economia e Estatística....	550,00	6.600,00
1	Chefe da Seção de Tomadas de Contas.......	550,00	6.600,00
1	Chefe do Serviço de Administraçãozz.........	550,00	6.600,00
1	Chefe do Serviço de Comunicações...........	350,00	4.200,00
1	Chefe da Seção de Material....z............	350,00	4.200,00
1	Chefe da Seção de Orçamento................	350,00	4.200,00
1	Chefe da Seção do Pessoal..................	350,00	4.200,00
1	Chefe de Portaria..........................	250,00	3.000,00
19	Chefes de Distrito de Fiscalização (Do 1.º ao 19.º D. F.)........................	750000	171.000,00
2	Chefes de Região de Aparelhagem (R.N.A. e R.S.A.)...z.......................	750,00	18.000,00
1	Secretário do Diretor Geral................	450,00	5.400,00
1	Secretário do Diretor da Divisão de Hidrografia	350,00	4.200,00
1	Secretário da Divisão de Planos e Obras......	350,00	4.200,00
1	Secretário da Divisão Econômica e Comercial..	350,00	4.200,00
19	Chefes de Seção (S.F. — D.F. — DNPRC)...	350,00	79.800,00
19	Chefes de Turma (T.A. — D.F. — DNPRC)..	250,00	57.000,00
1	Chefe de Seção (S.Ap. — R.N.A. — DNPRC)	550,00	6.600,00
1	Chefe de Turma (T.A. — R.N.A. — DNPRC)	250,00	3.000,00
1	Chefe de Seção (S.Ap. — R.N.A. — DNPRC)	550,00	6.600,00
1	Chefe de Turma (T.A. — R.S.A. — DNPRC)..	250,00	3.000,00
81	TOTAL..................................		Cr$ 442.200,00

MATERIAL

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

(VERBA 2 — CONSIGNAÇÃO I — SUBCONSIGNAÇÃO NÚMERO 13)

MATERIAL ADQUIRIDO EM 1945 (GLOBAL)

N.º ORD.	ESPECIFICAÇÃO	UNID.	QUANT.	PREÇO TOTAL
				Cr$
1	Raspadeira de aço	Uma	64	432,40
2	Berço para mata-borrão	Um	63	292,00
3	Tinteiro TN2	Um	48	574,60
4	Molhador com esponja	Um	16	57,60
5	Máquina para apontar lápis, tipo TLM Giant	Uma	17	823,80
6	Perfurador para papel	Um	18	248,40
7	Capa p/livro de fôlhas soltas, tipo 1-A	Uma	4	720,00
8	Tesoura de aço niquelada, de 18 cm, p/ papel	Uma	18	254,10
9	Idem, idem 21 cm, idem	Uma	22	458,00
10	Almofada para carimbo	Uma	36	392,00
11	Depósito para goma arábica	Um	26	200,00
12	Furador de Papel	Um	40	132,00
13	Grampeador de papel	Um	22	4.400,00
14	Estojo de máquina de escrever	Um	8	240,00
15	Indice automático Bates	Um	2	119,00
16	Alicate para grampear	Um	6	654,00
17	Cesta para papel	Uma	25	675,00
18	Régua de ebonite	Uma	60	177,00
19	Caneta Parker S. P. F.	Uma	7	882,00
20	Diversos copos p/ ensaio e art. de laboratório	—	—	5.400,00
21	Molinete	Um	1	4.800,00
22	Máquinas de somar	Uma	3	19.665,00
23	Máquinas de escrever	Uma	2	9.260,00
24	Encerradeiras elétricas	Uma	2	4.200,00
25	Aparelhos signoidoscópio	Um	1	2.200,00
26	Fogão a gás	Um	1	950,00
27	Ventilador	Um	8	11.752,00
28	Capacho de côco	Um	7	1.071,00
29	Passadeira de lã	Metro	80	9.680,00
30	Relógio de parede	Um	4	1.379,00
31	Máquina de somar	Uma	5	3.654,00
32	Estojo de desenho	Um	8	8.800,00
33	Esquadros	Um	18	480,00
34	Normógrafos	Um	3	4.600,00
35	Réguas para desenho	Uma	8	846,00
36	Tira-linhas	Um	8	1.330,00
37	Diversos outros artigos de desenho	—	—	1.950,00
38	Diversos artigos de expediente, copa e para laboratório	—	—	14.051,90
39	Armário para livros, tipo A-1	Um	5	4.390,00
40	Armário para material	Um	6	3.230,00
41	Armário para roupa, tipo A-2	Um	3	1.210,00
42	Armário para roupa, tipo A-2 (4 corpos)	Um	1	1.170,00
43	Arquivo vertical de madeira, tipo 1	Um	1	950,00
44	Arquivo vertical de madeira, tipo 2	Um	2	3.600,00
45	Arquivo vertical de madeira, tipo 3	Um	1	1.900,00
46	Arquivo de aço	Um	2	5.710,00
47	Banco de madeira para desenho	Um	1	120,00
48	Bandeja de metal	Uma	3	240,00
49	Cadeira C-1	Uma	9	2.840,00
50	Cadeira C-2	Uma	8	1.110,00
51	Estante de madeira	Uma	1	500,00
52	Filtro	Um	4	1.200,00
53	Fichário de madeira, tipo 2	Um	1	180,00
54	Móveis, grupos de 4 peças	Um	1	2.500,00
55	Mesa M-2	Uma	7	6.260,00
56	Mesa M-1	Uma	3	2.850,00
57	Porta-telefone	Um	3	360,00
58	Prancheta	Uma	1	120,00
59	Quebra-luz e pertences	Uma	5	935,00
60	Sofá tipo 8-A	Um	1	400,00
61	Tampos de vidro para mesa	Um	18	1.509,00
62	Fichário de aço	Um	2	5.500,00

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

Serviço de Administração — Seção do Material

VERBA 2

Material Permanente em 1945

N.º DE ORDEM	ESPECIFICAÇÕES	QUANT.	PREÇO
			Cr$
1	Onibus rural para 9 passageiros	5	360.000,00
2	Caminhão para 4½ toneladas	3	148.650,00
3	Sonda rotativa "Sullivan" 12	1	109.597,40
4	Ponte rolante	2	157.000,00
5	Máquina para lixar	1	17.500,00
6	Máquina tupia	1	16.000,00
7	Bomba centrífuga	1	6.200,00
8	Máquina para esmerilhar	1	2.400,00
9	Aparelho de ecobatímetro	1	133.000,00

RECURSOS FINANCEIROS

VERBAS ORÇAMENTÁRIAS DISTRIBUÍDAS AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS, PARA O EXERCÍCIO DE 1945

VERBA	CONSIGNAÇÃO	SUBCONSIGNAÇÃO	INCISO	DOTAÇÃO
1	III	12	34	32.500,00
	IV	22	34	37.500,00
	IV	23	34	144.000,00
	VI	28	34	22.800,00
2	I	02	34	3.000.000,00
		03	34	20.000,00
		04	34	600.000,00
		05	34	150.000,00
		09	34	15.000,00
		13	34	150.000,00
	II	17	34	280.000,00
		19	34	1.600.000,00
		25	34	400.000,00
		26	34	30.000,00
		28	34	50.000,00
	III	29	34	230.000,00
		30	34	56.000,00
		31	34	122.020,00
		33	34	1.200,00
		35	34	60.000,00
		37	34	80.000,00
		38	34	60.000,00
		40—01	34	4.500.000,00
		40—02	34	500.000,00
		41	34	50.000,00
		42	34	40.000,00
3	I	01	34	10.000,00
		18	34	20.000,00
		35	34	23.480,00

VERBAS DISTRIBUIDAS AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS, PELO PLANO DE OBRAS E EQUIPAMENTOS PARA 1945)

(DECRETO-LEI N.º 7.213, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1944)

CONSIGNAÇÃO	SUBCONSIGNAÇÃO	INCISO	DOTAÇÃO
1	01 — 01	34	2.200.000,00
	01 — 02 *a*	34	5.000.000,00
	01 — 02 *b*	34	3.927.000,00
	02 — 01 *a*	34	2.000.000,00
	02 — 01 *b*	34	100.000,00
	02 — 01 *c*	34	100.000,00
	02 — 01 *d*	34	1.000.000,00
	02 — 01 *e*	34	300.000,00
	02 — 01 *f*	34	800.000,00
	02 — 01 *g*	34	4.000.000,00
	02 — 01 *h*	34	14.400.000,00

PROGRAMA DE ESTUDOS E OBRAS DE MELHORAMENTOS A SEREM REALIZADOS NOS PORTOS, RIOS E CANAIS, NO ANO DE 1946

A programação dos trabalhos a serem realizados, mesmo obedecendo a um plano de conjunto predeterminado, fica naturalmente condicionada ao aparelhamento disponível e aos recursos financeiros concedidos.

Ainda para o ano corrente, de 1946, perduram as dificuldades de obtenção de um novo aparelhamento, devendo, assim, os vários serviços serem conduzidos de modo a ser tirado o máximo aproveitamento do material existente.

O plano de conjunto dos trabalhos, não pôde ser modificado em suas bases fundamentais, pois que isso exigiria o conhecimento de aspectos vários dos serviços a serem executados para o melhoramento dos portos, rios e canais, paracendo assim mais prudente a continuação dos trabalhos que já se encontravam em execução, de modo que êles não sofresem solução de continuidade, com prejuízo, muitas vezes, dos trabalhos já empreendidos.

Ainda assim, estão sendo objetivamente encarados os problemas de melhoramento das barras e canais de acesso a alguns portos, bem como a sistematização do melhoramento dos rios do País, e os quais serão oportunamente executados, processando-se o seu início ainda no corrente ano.

Em linhas gerais, o programa de obras que será pôsto em execução no ano de 1946, pode ser assim resumido:

No Estado do Amazonas e Territórios do Acre e Rio Branco, apesar da extraordinária rêde de navegação interior que apresenta o rio Amazonas e seus afluentes, pràticamente nenhum serviço poderá ser executado, estando ainda em cogitação a possibilidade de ser destacada uma verba para ser dado início a trabalhos de melhoramento no rio Branco, em Caracarai e em frente cidade de Rio Branco, com o objetivo de criar facilidades ao acesso à capital do Território do Rio Branco por aquavia.

Nos Estados do Pará e Goiás e no Território do Amapá, deverão prosseguir os serviços de melhoramento nos diversos rios da ilha de Marajó, e no lago Ararí. Os rios Tocantins e Araguaia, estão também programados, para ser dado início aos serviços de melhoramento de que necessitam. No rio Araguaia, os estudos a serem executados, bem como os melhoramentos de maior urgência, foram ajustados com a Fundação Brasil Central, estando êles pràticamente interrompidos

por não ter sido concedida a necessária autorização para o início dêsses serviços. No rio Tocantis, está sendo cogitada a possibilidade de ser distribuída uma verba para dar início aos estudos no trecho entre Pôrto Nacional e Pedro Afonso. Estão, ainda, prosseguindo a execução de obras de defesa da cidade de Cametá contra o desbarracamento provocado pelas águas do rio Tocantins, bem como o melhoramento de suas instalações de acostagem.

Nos Estados do Maranhão e Piaui, deverão ser prosseguidos os estudos e melhoramentos dos rios Mearim, Itapicurú e Parnaíba, bem como o melhoramento do canal de navegação que liga Totóia à Parnaíba, devendo, também, ter início o estudo da barra de Canárias, para o seu aproveitamento como via de acesso do rio Parnaíba ao Oceano.

Além dos serviços de fixação de dunas, deverão prosseguir as obras de reparação do cais da Sagração e execução do atêrro necessário, bem como o estudo para a localização definitiva do pôrto do Maranhão.

No Estado do Ceará, deverão prosseguir os estudos complementares do pôrto de Fortaleza, em Mocuripe, de modo a julgar da conveniência ou não do prolongamento do quebra-mar construído. As obras do cais e de defesa da praia de Iracema deverão igualmente ser prosseguidas, bem como os vários serviços de fixação de dunas.

No Estado do Rio Grande do Norte, deverão ser prosseguidas as obras para o melhoramento das condições de acesso ao pôrto de Natal, iniciada a construção do frigorífico dêsse pôrto, prosseguidos os trabalhos de melhoramento da barra do rio Cunhaú e do pôrto de Macau, iniciadas as obras de melhoramento do Furado das Conchas e continuados os serviços de fixação de dunas.

No Estado da Paraíba, deverão ser iniciados os serviços de dragagem na barra para o melhoramento das condições de acesso ao pôrto e executadas obras de defesa das praias Formosa e de Camalaú.

No Estado de Pernambuco, deverão prosseguir os estudos dos rios Capiberibe e Beberibe, que interessam às condições de profundidade do pôrto do Recife, bem como conservadas as profundidades do canal de Goiana. Deverão, outrossim, ser executadas as obras de reparação das oficinas de propriedade dêste Departamento, situadas no Pina, e concluída a montagem do aparelho de içamento da carreira para 1.500 toneladas, recentemente construída.

No Estado de Sergipe, deverão ser executados, com a draga "Bahia", de propriedade dêste Departamento, os serviços de dragagem da barra do rio Sergipe, de modo a melhorar as condições de acesso ao pôrto de Aracajú.

No Estado da Bahia, deverão ser prosseguidas as obras de melhoramento do rio São Francisco, inclusive com o início da construção da eclusa projetada para o Braço do Sobradinho, bem como o levantamento aerofotogramétrico do trecho médio do rio, aonde prossegue, também, o levantamento hidrográfico. No rio Paraguaçú, deverão ficar concluídos os estudos e levantamentos que estão em andamento, e iniciadas as obras de melhoramento. Nos rios Ubú, Pardo e Jequitinhonha, deverão prosseguir os serviços de limpesa e desobstrução que vêm sendo executados, bem como as obras de defesa do pôrto de Belmonte, tanto do cais construído como do trecho de

margem à montante do pôrrto. As demais obras em execução nesse Estado, como a construção da ponte de Maragogipe, o atêrro de Itaparica, as obras de defesa de Mar Grande e a construção dos cais de Itacaré e Canavieiras, deverão prosseguir ainda durante o ano de 1946.

No Estado do Espírito Santo, de modo a dar um melhor aproveitamento ao material disponível e à verba distribuída, deverão ser executados sòmente os serviços de melhoramento da barra do pôrto de Itapemirim.

No Estado do Rio de Janeiro, deverão prosseguir as obras do pôrto de São João da Barra, interrompendo-se, logo que as condições dos serviços assim o permitem, as obras que vêm sendo executadas em Cabo Frio, onde será dado início a novos estudos para a elaboração de um programa definitivo para o melhoramento dêsse pôrto.

No Distrito Federal, deverão prosseguir os estudos para a ampliação da carreira existente nas oficinas dêste Departamento na ponta do Caju, e iniciados os estudos geloógicos para o projeto definitivo do prolongamento do cais do pôrto do Rio de Janeiro.

No Estado do Paraná, deverão prosseguir as obras para o melhoramento das condições de navegabilidade do rio Iguaçú, no trecho compreendido entre Pôrto Amazonas e Pôrto União, bem como os estudos topo-hidrográficos que vêm sendo feitos nesse rio.

No Estado de Santa Catarina, deverão ser executadas as obras de consolidação dos molhes dos portos de Itajaí e Laguna, prosseguidas as obras de construção do cais de Itajaí, de canalização do rio Itajaí do Oeste e dos serviços de atêrro na Praínha e de fixação de dunas em Laguna, bem como os trabalhos para abertura do canal Laguna-Araranguá e os serviços de limpesa e desobstrução dos rios do Estado. Deverão, ainda, ter início os serviços para o melhoramento das condições de navegabilidade do rio Cachoeira e da lagoa Saguaçú, para estabelecimento do canal de navegação entre São Francisco e Joinvile, e os serviços de dragagem no canal de acesso e bacia de evolução do pôrto de Laguna.

No Estado do Rio Grande do Sul, deverão prosseguir as obras para a construção do pôrto de Santa Vitória do Palmar e da respectiva estrada de acesso do pôrto à cidade do mesmo nome, bem como o melhoramento das condições de navegabilidade dos rios Jaguarão e Jacuí.

Finalmente, no Estado de Mato Grosso, deverão ter início as obras de construção do pôrto de Corumbá.

ESTATÍSTICA

D.N.P.R.G. — D.E.G.

Portos organizados — Dados de utilidade para o público

N.º	DESIGNAÇÃO	MANÁUS	BELÉM	NATAL	CABEDELO
1	Amplitude máxima da variação de nível	15,15 m	4,47 m	3,00 m	3,02 m
2	Largura do canal de acesso	1.559 m	120 a 150 m	170 m	60 m
3	Profundidade do canal em águas mínimas	34 m	9 a 10m	6 m	6 m
4	Largura da bacia de evolução	2.500 m	250 m	250 m	300 m
5	Profundidades do cáis acostável em águas mínimas	6 a 24 m	3 a 10 m	6,50 m	5 a 8 m
6	Extensão do cáis acostável	1.313 m	1.850 m	400 m	400,20 m
7	Número de armazéns	20	15	2	2 int. 1 ext.
8	Área total útil dos armazéns internos	19.529 m²	27.923 m²	3.552,5 m²	3.950 m²
9	Área total útil dos armazéns externos	—	2.196 m²	—	450 m²
10	Área total útil dos páteos	6.731 m²	4.600 m²	816 m²	5.533,5 m²
11	Área total útil de câmaras frigoríficas	—	—	—	—
12	Silos para trigo — número	—	—	—	—
	Silos para trigo — capacidade total	—	—	—	—
13	Tanques para combustíveis líquidos — número	—	25	6	—
	Tanques para combustíveis líquidos — capacidade total	—	64.184 m³	19.076 m³	—
14	Guindastes — número	12	23	4	5
	Guindastes — poder	2,5 a 7 t.	0,5 a 42 t.	1 a 5 t.	1,5 a 5 t.
15	Pontes rolantes — número	—	52	—	5
	Pontes rolantes — poder	—	1,5 t.	—	1 a 1½ t.
16	Número e poder de cábreas	1 a 30 t.	3 de 30 t.	1 de 30 t.	—
17	Carregadores mecânicos de trigo — número	—	—	—	—
	Carregadores mecânicos de trigo — capacidade horária	—	—	—	—
18	Carregadores mecânicos de café — número	—	—	—	—
	Carregadores mecânicos de café — capacidade horária	—	—	—	—
19	Linhas férreas — extensão	—	6.000 m	1.000 m	2.320,85 m
	Linhas férreas — bitola	—	1,00 m	1,00 m	1,00 m
20	Número de locomotivas	—	1 de 40 HP	1	—
21	Número de vagões	—	—	6	16
22	Hidrantes — número	—	30	2 (móveis)	—
	Hidrantes — espaçamento	—	40 a 85 m	—	120 m
	Hidrantes — descarga horária por hidrante	—	25 t.	10 t.	12 m³
23	Abastecimento de óleo — espaçamento dos registros	—	—	—	—
	Abastecimento de óleo — descarga dos registros	—	80 t.	—	—
24	Número de fornecedores de carvão	—	—	—	—
25	Número de rebocadores	2	3	4	1
26	Potências dos mesmos	16 a 70 HP	240 a 600 HP	35 a 400 HP	250 HP

OBSERVAÇÕES — Os tanques constantes do n.º 13 pertencem a diversas Companhias importadoras de combustíveis, excetuados 2 do pôrto de Natal, que são da Base Naval.

(Continuação)

N.º	DESIGNAÇÃO		RECIFE	MACEIÓ	BAHIA	ILHÉUS
1	Amplitude máxima da variação de nível		1,7 m	2,70 m	3,10 m	2,40 m
2	Largura do canal de acesso		300 m	livre	200 m	250 m
3	Profundidade do canal em águas mínimas		10 m	9 m	10 m	2,70 m
4	Largura da bacia de evolução		500 m	ilimitada	400 m	750 m
5	Profundidades do cáis acostável em águas mínimas		4,5 a 10 m	6,50 a 8 m	2,20 a 10 m	2,40 m
6	Extensão do cáis acostável		2.735,18 m	440 m	1.480 m	454 m
7	Número de armazéns		15 int. 2 ext.	2 int. 3 ext.	10 int.	4 int.
8	Área total útil dos armazéns internos		36.473,5 m²	5.630,91 m²	15.844 m	3.537 m²
9	Área total útil dos armazéns externos		9.495,75 m²	4.500,47 m²	—	—
10	Área total útil dos páteos		7.137,38 m²	962,40 m²	5.820 m²	—
11	Área total útil de câmaras frigoríficas		484,86 m²	—	—	—
12	Silos para trigo	número	25	—	23	—
		capacidade total	9.300 t.	—	8.380 t.	—
13	Tanques para combustíveis líquidos	número	34	—	7	—
		capacidade total	96.679 m³	—	18.371 m³	—
14	Guindastes	número	51	1	22	—
		poder	1,5 a 20 t.	2,5 t.	1,53 t.	—
15	Pontes rolantes	úmero	52	—	16	—
		oder	1,5 t.	—	2 t.	—
16	Número e poder de cábreas		1 de 60 t.	—	1 de 120 t.	—
17	Carregadores mecânicos de trigo	número	1	—	1	—
		capacidade horária	50 t.	—	36 t.	—
18	Carregadores mecânico de café	núnero	—	—	—	—
		capacidade horária	—	—	—	—
19	Linhas férreas	extensão	11.656 m	3.280 m	3.603 m	950 m
		bitola	1,00 m	1,00 m	1,00 m	1,00 m
20	Número de locomotivas		7	4	2	—
21	Número de vagões		53	31	10	—
22	Hidrantes	número	64	—	17	—
		espaçamento	—	—	76 a 122 m	—
		descarga horária por hidrante	50 m³	—	10 a 20 t.	—
23	Abastecimento de óleo	espaçamento dos registros	2 a 150 m	—	7 a 154 m	—
		descarga dos registros	40 a 250 t.	—	50 a 300 t.	—
24	Número de fornecedores de carvão		3	—	2	—
25	Número de rebocadores		5	—	2	—
26	Potências dos mesmos		80 a 350 HP	—	150 a 320 t.	—

OBSERVAÇÕES — Dos 15 armazéns do pôrto de Belém, apenas 11 estão em tráfego.

(Continuação)

N.º	DESIGNAÇÃO		VITÓRIA	RIO DE JANEIRO	NITERÓI	ANGRA DOS REIS
1	Amplitude máxima da variação de nível		2,00 m	2,40 m	2,40 m	2,20 m
2	Largura do canal de acesso		80 m	300 m	5 m	280 m
3	Profundidade do canal em águas mínimas		7,50 m	10 m	5 m	8 m
4	Largura da bacia de evolução		100 a 200 m	250 m	200 m	600 m
5	Profundidades do cáis acostável em águas mínimas		4,5 a 8,5 m	8 a 10,50 m	5 m	7,50 m
6	Extensão do cáis acostável		812,16 m	4.726,88 m	300 m	300 m
7	Número de armazéns		4	22 int. 5 ext.	2 int.	2 int.
8	Área total útil dos armazéns internos		8.281 m²	57.248 m²	2.341 m²	6.228,68 m²
9	Área total útil dos armazéns externos		—	4.692,81 m²	—	—
10	Área total útil dos páteos		4.606 m²	27.437,46 m²	1.925 m²	2.342,68 m²
11	Área total útil de câmaras frigoríficas		—	—	—	—
12	Silos para trigo	número	—	—	—	—
		capacidade total	—	—	—	—
13	Tanques para combustíveis líquidos	número	—	79	—	—
		capacidade total	—	327.397 m³	—	—
14	Guindastes	número	11	121	2	4
		poder	½ a 30 t.	1 a 25 t.	1,5 e 5 t.	1,5 a 5 t.
15	Pontes rolantes	número	8	152	4	2
		poder	1,5 t.	1,5 t.	1,5 t.	1,5 t.
16	Número e poder de cábreas		1 de 80 t.	1 de 80 t.	—	—
17	Carregadores mecânicos de trigo	número	—	6	—	3
		capacidade horária	—	350 a 430 t.	—	50 a 70 t.
18	Carregadores mecânicos de café	núnero	—	—	—	—
		capacidade horária	—	—	—	—
19	Linhas férreas	extensão	4.432 m	43.516,50 m	2.200 m	1.000 m
		bitola	1 m e 1,60	1 m e 1,60	1,00 m	1,00 m
20	Número de locomotivas		—	13	—	1
21	Número de vagões		—	230	—	8
22	Hidrantes	número	8	67	11	8
		espaçamento		70 m	8 m	41 m
		descarga horária por hidrante	25 m³	30 a 40 m³	12 m³	8,5 m
23	Abastecimento de óleo	espaçamento dos registros	—	100 m	—	—
		descarga dos registros	—	200 a 400 t.	—	—
24	Número de fornecedores de carvão		—	—	—	—
25	Número de rebocadores		3	—	—	—
26	Potências dos mesmos		75 a 250 HP	—	—	—

OBSERVAÇÕES — Os silos e o carregador mecânico de trigo do pôrto de Recife são da S. A. "Grandes Moinhos do Brasil". O pôrto dispõe de 2 carregadores mecânicos, sendo um para açúcar e outro para carvão.

O pôrto de Vitória dispõe de 3 carregadores mecânicos de minérios, com capacidade horária 400 tons,

(Continuação)

N.º	DESIGNAÇÃO		SANTOS	PARANAGUÁ	IMBITUBA	LAGUNA
1	Amplitude máxima da variação de nível		2,70 m	3,20 m	0,70 m	1,18 m
2	Largura do canal de acesso		300 a 600 m	300 m	—	150 m
3	Profundidade do canal em águas mínimas		8,70 m	5 m	—	4 m
4	Largura da bacia de evolução		650 m	340 m	3.200 m	150 m
5	Profundidades do cáis acostável em águas mínimas		7 a 11 m	5 a 8 m	5,20 m	8 m
6	Extensão do cáis acostável		5.034,07 m	500 m	100 m	200 m
7	Número de armazéns		29 int. 29 ext.	3 int. 9 ext.	20 ext.	2 int.
8	Área total útil dos armazéns internos		58.423 m²	9.985 m²	—	1.992 m²
9	Área total útil dos armazéns externos		22.276 m²	2.708 m²	6.000 m²	—
10	Área total útil dos páteos		37.139,62 m²	3.220 m²	—	32.400 m²
11	Área total útil de câmaras frigoríficas		3.285,47 m²	—	—	—
12	Silos para trigo	número	22	—	—	—
		capacidade total	1.200 t.	—	—	—
13	Tanques para combustíveis líquidos	número	44	—	—	—
		capacidade total	213.246,340 m³	—	—	—
14	Guindastes	número	142	6	8	4
		poder	0,5 a 30 t.	1,5 a 5 t.	5 a 10 t.	5 a 10 t.
15	Pontes rolantes	número	125	3	—	—
		poder	0,5 a 2,5 t.	1,5 t.	—	—
16	Número e poder de cábreas		1 de 80 t.	1 de 30 t.	—	—
17	Carregadores mecânicos de trigo	número	6	—	—	—
		capacidade horária	60 a 120 t.	—	—	—
18	Carregadores mecânicos de café	núnero	6	—	—	—
		capacidade horária	2.000 sacas	—	—	—
19	Linhas férreas	extensão	85.336 m	8.984 m	3.000 m	5.000 m
		bitola	1 m e 1,60 m	1,00 m	1,00 m	1,00 m
20	Número de locomotivas		26	2	4	3
21	Número de vagões		225	64	14	22
22	Hidrantes	número	172	13	3	14
		espaçamento	20 a 30 m	29 a 53 m		30 m
		descarga horária por hidrante	15 a 30 t.	10 m³		13 m³
23	Abastecimento de óleo	espaçamento dos registros	70 a 150 m	—	—	—
		descarga dos registros	250 a 500 t.	—	—	—
24	Número de fornecedores de carvão		2	—	—	—
25	Número de rebocadores		5	—	—	—
26	Potências dos mesmos		80 a 1.600 HP	—	—	150 HP

OBSERVAÇÕES — A cábrea que serve ao pôrto do Rio de Janeiro pertence ao Ministério da Guerra.

(Conclusão)

N.º	DESIGNAÇÃO	RIO GRANDE		PORTO ALEGRE	PELOTAS
		PORTO NOVO	PORTO ANTIGO		
1	Amplitude máxima da variação de nível	0,74 m	—	3,03 m	3,3 m
2	Largura do canal de acesso	150	120 m	80 m	80 m
3	Profundidade do canal em águas mínimas	9 m	5 m	5,20 m	5,50 m
4	Largura da bacia de evolução	300 m	200 m	450 m	150 m
5	Profundidades do cáis acostável em águas mínimas	2 a 8 m	4,20 m	2 a 5,50 m	6 m
6	Extensão do cáis acostável	1.770 m	638,20 m	2.893,60 m	360 m
7	Número de armazéns	10 int. 3 ext.	5 int.	17 in	2 int. e 1 ext.
8	Área total útil dos armazéns internos	24 400 m²	900 m²	23.608,9 m²	2.761.52 m²
9	Área total útil dos armazéns externos	2.400 m²	—	—	140,50 m²
10	Área total útil dos páteos	170.000 m²	10.000 m²	8.565 m	2.405,90 m²
11	Área total útil de câmaras frigoríficas	800 m²	—	3.258,90 m²	—
12	Silos para trigo — número	—	—	—	—
	— capacidade total	—	—	—	—
13	Tanques para combustíveis líquidos — número	—	—	—	—
	— capacidade total	—	—	—	—
14	Guindastes — a número	25	12	29	—
	— a poder	2,5 a 5 t.	2,5 a 5 t.	1,5 a 5 t.	—
		22	—	—	—
15	Pontes rolantes — número	2 t.	—	—	—
	— poder	1 de 90 t.	—	—	—
16	Número e poder de cábreas				
17	Carregadores mecânicos de trigo — número	—	—	—	—
	— capacidade horária	—	—	—	—
18	Carregadores mecânicos de café — núnero	—	—	—	—
	— capacidade horária	—	—	—	—
19	Linhas férreas — extensão	12.600 m	1.500 m	7.150 m	722,27 m
	— bitola	1,00 m	1,00 m	1,00 m	1,00 m
20	Número de locomotivas	5	—	—	—
21	Número de vagões	50	—	16	1
22	Hidrantes — número	120 m	60 m	85 m	—
	— espaçamento	30 a 60 t.	30 a 60 t.	25 m³	5 m³
	— descarga horária por hidrante				
23	Abastecimento de óleo — espaçamento dos registros	—	—	—	—
	— descarga dos registros	—	—	—	—
24	Número de fornecedores de carvão	—	—	—	—
25	Número de rebocadores	3	—	—	—
26	Potências dos mesmos	300 a 700 HP	—		

OBSERVAÇÕES — Os silos e o carregador mecânico de trigo do pôrto da Bahia pertencem ao "Moinho Inglez" O pôrto dispõe de um carregador mecânico de cacau, com a capacidade horária de 1.200 sacas

ANO DE 1945

COMERCIAL							
EXPORTAÇÃO				TOTAL DA IMPORT. E EXPORT.	RENDA BRUTA DAS TAXAS	IMPOSTO ADICIONAL DE 10%	
Curso	Grande Cabotagem	Pequena Cabotagem	Total				
.724	12.484	32.157	63.365	231.873	5.197.956,40	81.004,10	1
.882	100.404	41.918	166.204	539.378	16.395.776,60	668.186,10	2
.606	112.888	75.075	229.569	771.251	21.593.733,00	749.190,20	
.957	27.024	—	59.981	142.494	—	37.910,10	3
.251	12.664	—	39.915	50.326	—	12.290,50	4
—	254	1.698	1.952	2.215	—	—	5
.987	15.573	2.377	26.937	30.022	—	—	6
.087	24.290	12	64.389	164.803	—	495.731,30	
—	10.525	291	10.816	11.509	—	—	8
.028	15.484	813	17.325	42.919	679.931,80	6.487,20	9
.609	37.200	272	42.081	82.517	1.325.784,90	36.084,80	10
—	7.629	306	7.935	17.123	—	—	11
.028	315.894	6.557	385.479	1.111.516	19.078.260,60	2.974.251,00	12
.045	94.733	1.025	106.803	155.535	3.047.135,20	39.517,40	13
.992	561.270	13.391	763.613	1.810.979	24.131.112,50	3.602.272,30	
—	36.962	703	37.665	62.412	—	637,30	14
771	73.930	55.117	257.818	612.782	16.454.932,69	761.966,10	15
509	5.888	23.904	73.301	103.587	2.272.010,28	—	16
054	30.147	2.222	208.423	271.606	5.148.771,60	22.530,70	17
860	568.811	104.895	1.407.566	5.268.712	103.993.589,30	30.381.819,40	18
—	509.944	7.082	517.026	793.831	1.084.075,70	61,30	19
845	514	226	6.585	57.942	702.841,00	129.314,20	20
039	1.226.196	194.149	2.508.384	7.170.902	129.656.220,57	31.296.329,00	
712	309.760	1	1.536.473	4.052.995	131.281.449,90	31.577.329,50	21
432	109.034	—	170.466	265.664	3.151.621,00	309.879,70	22
906	70.276	—	103.242	151.942	—	99.126,20	23
665	137.732	8.662	257.059	308.685	—	102.572,60	24
365	85.440	919	98.724	132.479	—	—	25
450	30.909	3.177	35.536	66.599	—	898,70	26
	364.242	508	364.750	370.453	4.562.736,70	—	27
	154.279	4.347	158.626	179.340	2.220.712,40	—	28
498	263.173	234.403	576.074	1.764.337	13.768.131,30	1.122.276,20	29
127	60.745	50.058	111.930	376.104	2.560.544,20	119.428,40	30
077	143.942	57.038	328.957	754.879	10.591.263,60	191.865,90	31
564	—	136	1.700	6.202	—	—	32
756	1.729.532	359.249	3.743.537	8.429.079	168.136.459,10	33.523.377,20	
532	—	226	2.758	17.421	—	48.773,80	33
925	3.629.886	642.050	7.247.861	18.200.232	343.517.525,17	69.219.942,50	

AIS

DE 1945

PORT	TONELAGEM DE REGISTRO						
	GRANDE CABOTAGEM			PEQUENA CABOTAGEM			TOTAL
	otor	A vela	Soma	A motor	A vela	Soma	
Manáus......	2.539	—	82.539	127.761	—	127.761	218.148
Belém........	7.410	3.949	311.359	54.684	—	54.684	585.774
São Luiz.....	6.017	—	216.017	17.354	89.921	107.275	373.249
Tutóia........	5.811	3 2	26.183	1.534	423	1.957	64.040
Luiz Corrêa..	—	368	368	—	1.779	1.779	2.147
Camocim.....	6.325	—	36.325	—	6.596	6.596	50.402
Fortaleza.....	9.233	—	309.233	—	32.874	32.874	474.029
Aracatí.......	7.228	—	17.228	—	2.870	2.870	20.098
Natal........	6.698	7.771	234.469	—	1.045	1.045	245.258
Cabedelo.....	8.457	4.621	123.078	—	1.100	1.100	145.619
João Pessoa..	—	12.074	12.074	—	552	552	12.626
Recife........	6.305	40.596	766.901	—	—	—	1.637.532
Maceió.......	8.207	2.885	140.572	—	4.690	4.690	171.793
Aracaju.......	9.808	10.835	40.643	—	—	—	40.643
Bahia........	7.131	—	407.131	118.371	106.447	224.818	1.051.417
Ilhéus........	5.437	2.767	8.204	48.151	10.196	58.347	85.143
Vitória.......	3.608	—	93.608	18.137	—	18.137	246.684
Rio de Janeiro	8.542	—	1.578.542	43.269	—	43.269	4.009.879
Niterói.......	—	—	—	—	—	—	—
Angra dos Rei	8.014	—	8.014	5.760	—	5.760	52.990
Santos........	8.960	71.249	890.209	5.350	—	5.350	2.597.117
Paranaguá....	4.582	—	184.582	—	—	—	295.329
Antonina.....	3.692	—	73.692	—	—	—	118.237
São Francisco.	2.244	105	142.349	25.096	—	25.096	259.308
Itajaí.........	4.765	—	84.765	3.146	—	3.146	97.291
Florianópolis..	4.964	—	224.964	15.308	907	16.215	243.548
Imbituba.....	9.350	—	339.350	—	—	—	339.350
Laguna.......	1.102	—	91.102	3.300	—	3.300	94.402
Rio Grande...	5.477	—	655.477	83.027	171.801	254.828	1.331.096
Pôrto Alegre..	3.541	—	313.541	505.948	—	505.958	898.352
Pelotas.......	3.521	—	302.521	75.950	—	75.958	397.629
São Borja....	—	—	—	2.499	4.956	7.455	7.001
Corumbá.....	—	—	—	51.284	—	51.284	65.179

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS ORGANIZADOS POR PROCEDÊNCIA E DESTINO NO ANO DE 1945

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS ORGA

PORTOS	IMPORTAÇÃO — LONGO CURSO — Procedência	Tons.	GRANDE CABOTAGEM — Procedência	Tons.	PEQUENA CABOTAGEM Tons.
MANÁUS	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	-
	—	—	—	—	
BELÉM	Estados Unidos	93.850	Rio de Janeiro	15.577	
	Trindade	8.121	Pernambuco	15.017	
	Inglaterra	4.710	Amazonas	9.129	
	Portugal	4.152	São Paulo	8.301	
	Argentina	2.864	Rio Grande do Sul	8.061	
	Peru	1.925	Ceará	6.399	
	Matinica	1.707	Maranhão	4.756	
	Bolívia	1.705	Rio Grande do Norte	4.637	
	Guiana Inglêsa	1.602	Território do Acre	3.763	
	Guiana Holandesa	92	Território do Guaporé	2.108	
	Diversos	27.465	Diversos	33.723	129.
	TOTAL	148.173	TOTAL	111.471	129.
NATAL	Estados Unidos	481	Pernambuco	6.483	
	Inglaterra	1	Rio de Janeiro	5.935	
	—	—	São Paulo	2.711	
	—	—	Rio Grande do Sul	2.645	
	—	—	Bahia	1.861	
	—	—	Pará	1.671	
	—	—	Piauí	1.001	
	—	—	Paraíba	689	
	—	—	Espírito Santo	536	
	—	—	Ceará	466	
	—	—	Diversos	511	
	TOTAL	482	TOTAL	24.412	
CABEDELO	Estados Unidos	4.140	Rio de Janeiro	14.214	
	Inglaterra	514	São Paulo	7.054	
	—	—	Rio Grande do Sul	4.340	
	—	—	Pernambuco	3.328	
	—	—	Paraná	2.302	
	—	—	Bahia	1.795	
	—	—	Espírito Santo	1.417	
	—	—	Pará	893	
	—	—	Santa Catarina	55	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	TOTAL	4.654	TOTAL	35.398	

ZADOS POR PROCEDÊNCIA E DESTINO NO ANO DE 1945

EXPORTAÇÃO

LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM
Destino	Tons.	Destino	Tons.	Tons.
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
Estados Unidos	11.028	Amazonas	22.588	—
Portugal	2.869	Maranhão	10.466	—
Bolívia	1.912	Rio de Janeiro	10.178	—
Peru	1.746	São Paulo	8.630	—
Guiana Francesa	1.149	Pernambuco	8.011	—
Guadalupe	231	Território do Acre	5.968	—
Uruguai	225	Território do Amapá	5.617	—
Guiana Inglêsa	163	Território do Guaporé	4.658	—
Martinica	143	Piauí	4.293	—
Argentina	125	Ceará	3.919	—
Diversos	3.132	Diversos	9.561	38.628
TOTAL	22.725	TOTAL	93.889	38.628
Inglaterra	778	Rio de Janeiro	9.214	—
Estados Unidos	250	São Paulo	4.927	—
—	—	Paraíba	330	—
—	—	Pará	317	—
—	—	Pernambuco	205	—
—	—	Ceará	145	—
—	—	Bahia	132	—
—	—	Rio Grande do Sul	99	—
—	—	Sergipe	60	—
—	—	Maranhão	55	—
—	—	Diversos	—	813
TOTAL	1.028	TOTAL	15.484	813
Estados Unidos	4.609	Rio de Janeiro	11.442	271
—	—	Rio Grande do Sul	6.396	—
—	—	São Paulo	5.647	—
—	—	Pará	5.485	—
—	—	Ceará	2.825	—
—	—	Bahia	2.462	—
—	—	Amazonas	1.350	—
—	—	Maranhão	960	—
—	—	Piauí	350	—
—	—	—	—	—
—	—	Diversos	283	—
TOTAL	4.609	TOTAL	37.200	271

IMPORTAÇÃO

PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM
	Procedência	Tons.	Procedência	Tons.	Tons.
RECIFE	Estados Unidos	219.209	Rio de Janeiro	58.001	90.846
	Venezuela	66.882	São Paulo	45.802	—
	Trindade	57.965	Rio Grande do Sul	38.165	—
	Argentina	58.744	Rio Grande do Norte	13.867	—
	Inglaterra	11.937	Pará	13.366	—
	Cuba	7.219	Bahia	6.646	—
	Portugal	6.751	Santa Catarina	6.285	—
	Suécia	318	Paraná	6.031	—
	Chile	299	Ceará	5.524	—
	Canadá	220	Alagôas	4.822	—
	Diversos	67	Diversos	9.071	—
	TOTAL	427.611	TOTAL	207.580	90.846
MACEIÓ	Inglaterra	662	Rio de Janeiro	11.229	—
	—	—	São Paulo	5.939	—
	—	—	Rio Grande do Sul	4.886	—
	—	—	Pernambuco	3.929	—
	—	—	Rio Grande do Norte	3.111	—
	—	—	Bahia	1.433	—
	—	—	Paraná	711	—
	—	—	Sergipe	563	—
	—	—	Ceará	261	—
	—	—	Paraíba	153	—
	—	—	Diversos	26	15.829
	TOTAL	662	TOTAL	32.241	15.829
BAHIA	Estados Unidos	64.614	Rio de Janeiro	77.168	—
	Argentina	25.531	São Paulo	18.441	—
	Inglaterra	15.030	Rio Grande do Sul	13.526	—
	África do Norte	2.032	Pernambuco	13.523	—
	Portugal	67	Ceará	3.761	—
	—	—	Rio Grande do Norte	3.698	—
	—	—	Pará	2.839	—
	—	—	Alagôas	2.117	—
	—	—	Paraná	567	—
	—	—	Amazonas	527	—
	—	—	Diversos	716	—
	TOTAL	107.275	TOTAL	136.883	110.806
ILHÉUS	Estados Unidos	421	Sergipe	3.535	22.534
	Venezuela	114	Distrito Federal	2.844	—
	Portugal	20	Ceará	270	—
	Argentina	9	Alagôas	228	—
	—	—	Paraná	126	—
	—	—	São Paulo	68	—
	—	—	Minas Gerais	47	—
	—	—	Rio Grande do Sul	28	—
	—	—	Pernambuco	23	—
	—	—	Santa Catarina	19	—
	—	—	—	—	—
	TOTAL	564	TOTAL	7.188	22.534

(Continuação)

EXPORTAÇÃO

LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM
Destino	Tons.	Destino	Tons.	Tons.
tados Unidos	41.766	Rio de Janeiro	89.162	—
uguai	10.488	São Paulo	83.703	—
gentina	6.614	Rio Grande do Sul	56.235	—
ança	1.500	Ceará	22.138	—
panha	790	Pará	15.814	—
nadá	758	Rio Grande do Norte	9.940	—
glaterra	723	Bahia	9.035	—
nezuela	119	Amazonas	9.016	—
lgica	111	Maranhão	7.756	—
lômbia	69	Alagôas	4.825	—
versos	90	Diversos	8.272	—
TOTAL	63.028	TOTAL	315.894	6.557
uguai	8.305	São Paulo	45.026	—
tados Unidos	2.434	Rio de Janeiro	26.755	—
glaterra	306	Rio Grande do Sul	19.196	—
—	—	Minas Gerais	1.862	—
—	—	Bahia	754	—
—	—	Pernambuco	551	—
—	—	Rio Grande do Norte	195	—
—	—	Maranhão	120	—
—	—	Sergipe	107	—
—	—	Paraíba	91	—
—	—	Diversos	76	1.025
TOTAL	11.045	TOTAL	94.733	1.025
tados Unidos	78.849	Rio de Janeiro	30.895	—
gentina	17.351	São Paulo	16.173	—
panha	11.148	Rio Grande do Sul	6.770	—
rica Francêsa	4.267	Pernambuco	5.932	—
landa	2.927	Paraná	3.854	—
lgica	2.900	Alagôas	2.099	—
écia	2.389	Rio Grande do Norte	1.763	—
ança	1.981	Ceará	1.570	—
écia	1.693	Sergipe	1.568	—
glaterra	1.568	Paraíba	1.433	—
versos	3.698	Diversos	1.872	—
TOTAL	128.771	TOTAL	73.929	55.117
tados Unidos	43.509	Distrito Federal	5.077	23.904
—	—	Sergipe	671	—
—	—	Ceará	96	—
—	—	Minas Gerais	26	—
—	—	Pernambuco	16	—
—	—	Alagôas	2	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
TOTAL	43.509	TOTAL	5.888	23.904

IMPORTAÇÃO

PORTOS	LONGO CURSO Procedência	LONGO CURSO Tons.	GRANDE CABOTAGEM Procedência	GRANDE CABOTAGEM Tons.	PEQUENA CABOTAGEM Tons.
VITÓRIA	Inglaterra	2.502	Rio de Janeiro	35.441	11.247
	E. Unidos	1.404	Rio Grande do Sul	5.267	—
	—	—	Rio Grande do Norte	2.376	—
	—	—	Sergipe	1.868	—
	—	—	Bahia	1.233	—
	—	—	São Paulo	995	—
	—	—	Pernambuco	850	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	TOTAL	3.906	TOTAL	48.030	11.247
RIO DE JANEIRO	Estados Unidos	842.427	Santa Catarina	415.043	—
	Argentina	462.216	Rio Grande do Sul	314.395	—
	Inglaterra	221.789	Estado do Rio	127.020	—
	Trindade	141.499	Pernambuco	123.313	—
	Venezuela	133.117	Paraná	93.432	—
	África Portuguesa	128.526	Pará	75.484	—
	Antilhas Holandesas	83.632	Bahia	61.667	—
	África Inglesa	72.516	Espírito Santo	45.722	—
	Portugal	56.303	São Paulo	32.125	—
	Suécia	51.216	Ceará	29.006	—
	Diversos	61.735	Diversos	61.454	227.509
	TOTAL	2.254.976	TOTAL	1.378.661	227.509
NITERÓI	—	—	São Francisco	1.547	—
	—	—	Santos	1.101	—
	—	—	Antonina	910	—
	—	—	Paranaguá	192	—
	—	—	Paraíba	181	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	Diversos	—	272.87
	—	—	TOTAL	3.931	272.87
ANGRA DOS REIS	Argentina	34.694	Imbituba	2.657	—
	—	—	São Francisco	1.744	—
	—	—	Paranaguá	1.645	—
	—	—	Antonina	1.430	—
	—	—	Itajaí	793	—
	—	—	Vitória	268	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	Diversos	770	7.3
	TOTAL	34.694	TOTAL	9.307	7.3

(Continuação)

EXPORTAÇÃO

LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM Tons.
Destino	Tons.	Destino	Tons.	
nglaterra	101.556	Rio Grande do Sul	8.450	2.221
stados Unidos	66.524	Rio de Janeiro	5.619	—
rgentina	6.898	Pernambuco	4.226	—
ruguai	1.076	Pará	4.203	—
—	—	Ceará	2.297	—
—	—	Paraíba	1.699	—
—	—	Rio Grande do Norte	1.216	—
—	—	Maranhão	1.184	—
—	—	Santa Catarina	722	—
—	—	Amazonas	503	—
—	—	Diversos	28	—
TOTAL	176.054	TOTAL	30.147	2.221
Estados Unidos	357.618	Rio Grande do Sul	145.523	—
nglaterra	218.523	Santa Catarina	107.426	—
rgentina	109.301	Paraná	57.739	—
Chile	12.036	São Paulo	57.704	—
Uruguai	7.855	Bahia	33.745	—
África do Sul	5.938	Rio Grande do Norte	30.680	—
rlanda	3.473	Estado do Rio	23.425	—
Venezuela	2.206	Pernambuco	17.181	—
Suíça	1.958	Ceará	17.043	—
Portugal	1.733	Pará	13.301	—
Diversos	13.219	Diversos	65.044	104.895
TOTAL	733.860	TOTAL	568.811	104.895
—	—	Paranaguá	3.595	—
—	—	Itajaí	1.234	—
—	—	Santos	471	—
—	—	Florianópolis	412	—
—	—	São Francisco	296	—
—	—	B. do Itapemerim	283	—
—	—	Joenville	241	—
—	—	Antonina	182	—
—	—	Pelotas	180	—
—	—	Vitória	128	—
—	—	Diversos	60	509.944
—	—	TOTAL	7.082	509.944
Estados Unidos	5.845	Rio de Janeiro	262	225
Argentina	2.700	Sergipe	242	—
—	—	Paraná	10	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
TOTAL	8.545	TOTAL	514	225

IMPORTAÇÃO

PORTOS	LONGO CURSO Procedência	LONGO CURSO Tons.	GRANDE CABOTAGEM Procedência	GRANDE CABOTAGEM Tons.	PEQUENA CABOTAGEM Tons.
SANTOS	Estados Unidos	589.483	Santa Catarina	238.550	184
	Argentina	533.908	Rio Grande do Norte	144.911	—
	Inglaterra	213.651	Rio Grande do Sul	96.663	—
	Venezuela	139.903	Pernambuco	77.608	—
	Holanda	108.122	Paraná	50.122	—
	Portugal	70.747	Alagôas	40.660	—
	Chile	45.205	Distrito Federal	33.010	—
	Suécia	32.861	Bahia	17.004	—
	Índia	17.586	Ceará	11.524	—
	Uruguai	9.888	Pará	9.548	—
	Diversos	12.784	Diversos	22.600	—
	TOTAL	1.774.138	TOTAL	742.200	18
Paranaguá	Argentina	—	Distrito Federal	42.751	
	—	—	São Paulo	11.204	
	—	—	Rio Grande do Norte	9.999	
	—	—	Rio Grade do Sul	8.528	
	—	—	Sergipe	4.814	
	—	—	Bahia	1.688	
	—	—	Estado do Rio	602	
	—	—	Santa Catarina	496	—
	—	—	Pernambuco	210	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	TOTAL	14.906	TOTAL	80.292	—
LAGUNA	—	—	Distrito Federal	5.281	—
	—	—	São Paulo	4.796	—
		—	Rio de Janeiro	3.776	
	—	—	Rio Grande do Norte	1.344	—
	—	—	Minas Gerais	1.125	—
	—	—	Espírito Santo	613	—
	—	—	Paraná	145	—
	—	—	Bahia	28	—
	—	—	Sergipe	22	—
	—	—	Rio Grande do Sul	10	—
	—	—	Diversos	17	3.55
	—	—	TOTAL	17.157	3.55
IMBITUBA	—	—	Distrito Federal	5.381	—
	—	—	Estado do Rio	209	—
	—	—	São Paulo	109	—
	—	—	Paraná	4	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	TOTAL	5.703	—

(Continuação)

EXPORTAÇÃO

LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM
Destino	Tons.	Destino	Tons.	Tons.
Estados Unidos	680.119	Rio Grande do Sul	76.492	0,500
Inglaterra	230.181	Distrito Federal	44.430	—
Argentina	72.592	Pernambuco	42.095	—
Suécia	43.855	Santa Catarina	30.761	—
Consumo de bordo	27.216	Bahia	27.718	—
Bélgica	27.075	Consumo de bordo	18.502	—
Uruguai	15.403	Paraná	15.376	—
Espanha	15.113	Pará	9.110	—
Canadá	12.169	Ceará	8.848	—
Noruega	10.399	Paraíba	6.420	—
Diversos	92.590	Diversos	30.008	—
TOTAL	1.226.712	TOTAL	309.760	0,500
Argentina	26.608	Distrito Federal	66.680	—
Inglaterra	13.977	São Paulo	26.609	—
Uruguai	12.994	Pernambuco	5.506	—
Chile	3.974	Bahia	4.114	—
Estados Unidos	2.751	Rio Grande do Sul	1.775	—
Africa do Sul	1.128	Alagôas	684	—
—	—	Paraíba	863	—
—	—	Estado do Rio	850	—
—	—	Ceará	715	—
—	—	Santa Catarina	464	—
—	—	Diversos	773	—
TOTAL	61.432	TOTAL	109.033	—
—	—	São Paulo	118.565	—
—	—	Rio de Janeiro	28.337	—
—	—	Distrito Federal	7.019	—
—	—	Paraná	358	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	4.347
—	—	TOTAL	154.279	4.347
—	—	Distrito Federal	290.970	508
—	—	São Paulo	49.878	—
—	—	Rio Grande do Sul	19.530	—
—	—	Estado do Rio	3.864	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	TOTAL	364.242	508

IMPORTAÇÃO

PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM Tons.
	Procedência	Tons.	Procedência	Tons.	
RIO GRANDE	Venezuela	17.424	Rio Grande do Norte	35.158	257.090
	Argentina	10.279	Pernambuco	26.151	—
	Colômbia	8.823	Santa Catarina	20.438	—
	Estados Unidos	8.497	Rio de Janeiro	8.294	—
	Inglaterra	8.275	Distrito Federal	8.089	—
	Espanha	1.753	São Paulo	7.840	—
	Alemanha	419	Alagôas	4.266	—
	Chile	75	Paraíba	1.039	—
	Uruguai	57	Espírito Santo	715	—
	Suécia	1	Ceará	712	—
	—	—	Diversos	527	—
	TOTAL	55.603	TOTAL	113.229	257.090
PORTO ALEGRE	Argentina	74.326	Rio de Janeiro	116.282	—
	Estados Unidos	5.040	São Paulo	62.480	—
	Chile	3.003	Rio Grande do Norte	28.808	—
	Espanha	1.468	Pernambuco	21.840	—
	Inglaterra	1.440	Alagôas	6.087	—
	Uruguai	218	Espírito Santo	5.928	—
	Suécia	11	Paraíba	4.125	—
	—	—	Bahia	3.766	—
	—	—	Santa Catarina	2.074	—
	—	—	Ceará	1.894	—
	—	—	Diversos	3.752	845.720
	TOTAL	85.506	TOTAL	257.036	845.720
PELOTAS	Argentina	21.170	Distrito Federal	18.435	—
	Inglaterra	299	Pernambuco	10.231	—
	Estados Unidos	4	São Paulo	8.691	—
	—	—	Rio Grande do Norte	8.097	—
	—	—	Rio de Janeiro	5.421	—
	—	—	Alagôaas	3.061	—
	—	—	Espírito Santo	1.382	—
	—	—	Paraíba	1.025	—
	—	—	Paraná	201	—
	—	—	Santa Catarina	143	—
	Diversos	4	Diversos	74	185.935
	TOTAL	21.477	TOTAL	56.761	185.935

(Conclusão)

EXPORTAÇÃO

LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM
Destino	Tons.	Destino	Tons.	Tons.
nglaterra	111.775	Distrito Federal	60.812	57.038
rgentina	5.924	São Paulo	44.248	—
frica Inglêsa	3.111	Pernambuco	12.695	—
stados Unidos	2.497	Bahia	8.883	—
uíça	1.859	Pará	3.622	—
frica Portuguesa	1.666	Alagôas	3.173	—
uiana Francêsa	273	Rio de Janeiro	2.259	—
ortugal	245	Paraíba	2.148	—
uécia	229	Paraná	1.228	—
lha Trindade	118	Espírito Santo	1.191	—
iversos	280	Diversos	3.683	—
TOTAL	127.977	TOTAL	143.942	57.038
rgentina	61.647	Rio de Janeiro	159.163	—
ruguai	8.995	São Paulo	43.888	—
spanha	4.018	Pernambuco	16.301	—
stados Unidos	1.585	Bahia	14.459	—
uíça	1.120	Pará	5.084	—
rança	293	Paraná	4.647	—
inlândia	249	Espírito Santo	4.049	—
uécia	229	Rio Grande do Norte	3.385	—
frica	192	Minas Gerais	2.375	—
nglaterra	84	Ceará	1.148	—
iversos	86	Diversos	7.674	234.403
TOTAL	78.498	TOTAL	263.173	234.403
nglaterra	892	Distrito Federal	32.276	—
ndias Orientais Inglêsas	116	São Paulo	13.461	—
stados Unidos	87	Pernambuco	4.031	—
rgentina	31	Rio de Janeiro	3.123	—
uécia	1	Paraná	1.873	—
—	—	Bahia	1.782	—
—	—	Espírito Santo	931	—
—	—	Santa Catarina	753	—
—	—	Paraíba	621	—
—	—	Minas Gerais	534	—
—	—	Diversos	1.360	50.058
TOTAL	1.127	TOTAL	60.745	50.058

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS, COM AS

PORTOS	IMPORTAÇÃO					
	DO ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
MANÁUS	Cimento e cal	4.434	Farinha	11.704	Borracha	14.27
	Far. de trigo	319	Açúcar	8.758	Madeiras	5.49
	Leite condensado	250	Óleos	5.739	Castanhas	2.29
	Farinha	250	Sal	4.319	Juta	1.87
	Óleos	140	Arroz	3.726	Peixe	1.39
	Diversos	1.720	Diversos	36.079	Diversos	65.73
	TOTAL	3.113	TOTAL	70.325	TOTAL	91.07
BELÉM	Gasolina	37.337	Açúcar	14.392	Madeiras	32.52
	Óleo combust.	35.301	Sal	10.508	Lenha	28.09
	Carvão	10.451	Far. de trigo	8.655	Arroz	11.47
	Óleo lubrificante	6.247	Feijão	4.909	Farinha	8.97
	Maquinismo	3.853	Charque	3.702	Borracha	5.57
	Diversos	54.984	Diversos	69.305	Diversos	42.64
	TOTAL	148.173	TOTAL	111.471	TOTAL	129.28
SÃO LUIZ	Cimento	1.835	Cereais	7.619	Babassu	21.08
	Feno	203	Querosene	2.150	Cereais	20.17
	Óleo	121	Café	1.974	Ca. de algodão	4.29
	Cereais	110	Gasolina	1.957	Algodão	3.53
	Álcool	10	Ferro	1.587	Tucun	32
	Diversos	319	Diversos	10.494	Diversos	4.72
	TOTAL	2.598	TOTAL	25.781	TOTAL	54.13
TUTOIA	Cimento	845	Açúcar	1.512		
	Soda cáustica	9	Ferragem	797		
	Ferragem	3	Tecidos	499	—	—
	—	—	Álcool	265		
	—	—	Café	92		
	Diversos	190	Diversos	6.199		
	TOTAL	1.047	TOTAL	9.364	—	—
LUIZ CORREA			Café	135		
			Açúcar	69		
	—	—	Ferragem	5	—	—
			—	—		
			—	—		
			Diversos	54		
	—	—	TOTAL	263	—	—
CAMOCIM			Açúcar	1.109	Sal moído	28
			Querozene	415	Goma mandioca	13
	—	—	Gasolina	232	Far. de trigo	9
			Sal trit.	228	Cimento	3
			Arroz	135	Café	1
			Diversos	355	Diversos	4
			TOTAL	2.472	TOTAL	61

)NELAGENS DAS PRINCIPAIS ESPÉCIES NO ANO DE 1945

EXPORTAÇÃO

PARA O ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
acha	7.261	Borracha	5.045	Açúcar	3.868
eiras	3.001	Madeiras	2.056	Sal	2.923
x concent.	1.579	Pejxe	1.036	Farinha	2.552
anhas	1.024	Sorva	758	Querozene	1.396
a	990	Couros	698	Vinho e esp.	1.370
rsos	3.869	Diversos	2.891	Diversos	21.048
TOTAL	17.724	TOTAL	12.484	TOTAL	33.157
acha	5.514	Madeiras	10.496	Querozene	5.493
eiras	3.442	Arroz	6.194	Açúcar	3.831
z.	3.066	Far. de trigo	5.264	Sal	3.818
	985	Fibras	5.345	Farinha	3.568
u	754	Sal	2.425	Arroz	1.920
rsos	8.962	Diversos	64.265	Diversos	20.053
TOTAL	22.723	TOTAL	93.889	TOTAL	38.628
assu	26.814	Babassu	11.039		
ais	2.815	Cereais	8.245		
	1.476	Tecidos	1.741		
nona	972	Óleo div.	1.365		
in	533	Algodão	601	—	—
rsos	346	Diversos	4.032		
TOTAL	32.956	TOTAL	27.023	—	—
ıssu	10.527	Babassu	3.448		
carnaúba	4.277	Cereais	1.393		
s	12	Algodão	239		
—	—	Óleo de côco	132	—	—
—	—	Cêra de carn.	6		
rsos	12.436	Diversos	7.446		
TOTAL	27.251	TOTAL	12.664	—	—
		Cereais	208	Sal	1.697
		Babassu	30	—	—
		—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
		Diversos	16	—	—
—	—	TOTAL	254	TOTAL	1.697
mamona	7.204	Milho	7.963	Sem. oiticica	1.817
mand.	1.732	Sal grosso	5.318	Socata de ferro	110
carn.	51	Goma mand.	1.119	Se. mamona	101
—	—	Sem. oiticica	528	Óleo oiticica	90
—	—	Far. mandioca	183	Mamona	81
—	—	Diversos	462	Diversos	178
TOTAL	8.987	TOTAL	15.573	TOTAL	2.377

(Continuação)

EXPORTAÇÃO

PARA O ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
n. mamona	17.336	Sal grosso	10.789	Sabão	12
o oiticica	8.916	Milho	3.275	—	—
a carn.	7.150	Magnesita	1.750	—	—
ma mand.	2.577	Gêsso	1.054	—	—
car. alg.	1.414	Alg. em pluma	648	—	—
versos	2.694	Diversos	6.774	—	—
TOTAL	40.087	TOTAL	24.290	TOTAL	12
		Sal	9.241	Sal grosso	282
		Arts. pal. car.	943	Aguardente	9
		Far. mandioca	89	—	—
		F. de ossos	72	—	—
		C. carnaúba	50	—	—
		Diversos	130	—	—
		TOTAL	10.525	TOTAL	291
o de alg.	778	Algodão	10.538	Açúcar	348
m. mamona	205	Milho	1.775	Bebidas	81
ıelita	25	Ga. vasias	1.145	Far. de trigo	75
rracha	20	Açúcar	765	Telhas	81
—	—	Couro	211	M. de const.	54
—	—	Diversos	1.050	Diversos	194
TOTAL	1.028	TOTAL	15.494	TOTAL	813
mamona	4.010	Açúcar	13.495	Cimento	21
s. algod.	52	Algodão	7.464	—	—
. carn.	44	Milho	5.761	—	—
o	28	Cimento	3.496	—	—
—	—	Álcool	760	—	—
versos	475	Diversos	6.224	Diversos	250
TOTAL	4.609	TOTAL	37.200	TOTAL	271
—	—	Açúcar	4.158	Madeiras	67
—	—	Algodão	1.267	Ferragens	25
—	—	Cimento	725	Álcool	3
—	—	Far. mand.	244	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	Diversos	784	Diversos	211
		TOTAL	7.629	TOTAL	306
mona	23.297	Açúcar	222.068	Óleo lubrif.	2.854
úcar	13.395	Gên. aliment.	18.117	Adubos	1.381
fé	11.041	Gasolina	8.695	Cal	965
o div. tipos	3.541	Tecidos	7.894	Far. de trigo	378
roá	2.221	Algodão	6.487	Ferragens	145
versos	9.533	Diversos	52.633	Diversos	834
TOTAL	63.028	TOTAL	315.894	TOTAL	6.557

PORTOS	IMPORTAÇÃO					
	DO ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
MACEIÓ	Soda cáustica	313	Fár. de trigo	5.983	Açúcar	8.'
	Bic. de Sódio	182	Charque	4.608	Côco fruto	5.
	Cimento	144	Estivas	3.909	Arroz	
	Ferragens	16	Sal	3.217	Milho	
	Mat. elétrico	2	Cimento	2.328	Estivas	
	Diversos	5	Diversos	12.196	Diversos	
	TOTAL	662	TOTAL	32.241	TOTAL	15.
ARACAJÚ	—	—	Far. de trigo	4.013	—	—
	—	—	Gasolina	1.763	—	—
	—	—	Charque	1.144	—	—
	—	—	Querozene	765	—	—
	—	—	Tecidos	539	—	—
	Diversos	9	Diversos	16.408	Diversos	
	TOTAL	9	TOTAL	24.632	TOTAL	
BAHIA	Trigo	29.720	Cimento	7.020	Cacáu	43.
	Cimento	24.532	Charque	6.818	—	—
	Óleo Combust.	18.421	Far. de trigo	3.335	—	—
	Carvão	2.032	Arroz	3.169	—	—
	Far. de trigo	1.243	—	—	—	—
	Diversos	31.327	Diversos	116.521	Diversos	66.
	TOTAL	107.275	TOTAL	136.883	TOTAL	110.
ILHÉUS	Querozene	294	Gen. Aliment.	3.171	Açúcar	4.
	Gasolina	228	Açúcar	835	Gen. Aliment.	3.
	Bebidas div.	13	Far. de trigo	506	Far. de trigo	1.
	Gên. aliment.	10	Querozene	349	Querozene	
	Ferragens	5	Bebidas div.	297	Gasolina	
	Diversos	14	Diversos	12.030	Diversos	11.
	TOTAL	564	TOTAL	17.188	TOTAL	22.
VITÓRIA	Cimento	2.502	Sal	9.273	Café	5.
	Ferragens	1.300	Far. de trigo	6.542	Areia ilmen.	3.
	Caminhões	47	Gasolina	5.217	Açúcar	
	Graxa	23	Cimento	2.615	Cimento	
	Óleo lubrific.	21	Açúcar	2.417	Far. mand.	
	Diversos	13	Diversos	21.966	Diversos	
	TOTAL	3.906	TOTAL	48.030	TOTAL	11
RIO DE JANEIRO	Carvão	706.399	Carvão nac.	321.591	Gasolina	51
	Trigo	384.636	Madeiras	258.894	Cimento	40
	Óleo Combust.	358.032	Sal	117.727	Óleos div.	32
	Gasolina	165.474	Arroz	50.040	Álcool motor	12
	Cimento	44.009	Açúcar	45.995	Fer. laminado	10
	Diversos	596.426	Diversos	584.413	Diversos	80
	TOTAL	2.254.976	TOTAL	1.378.660	TOTAL	227

EXPORTAÇÃO

PARA O ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
Açúcar	8.305	Açúcar	81.244	Ferragens	395
Mamona	1.220	Côco fruto	4.464	Açúcar	252
Bagas de mam.	1.131	Tecidos	2.765	Estivas	84
Tecidos	304	Côco ralado	1.915	Farelo	65
Estopas	45	Milho	1.455	Óleo caroço alg.	36
Diversos	39	Diversos	2.892	Diversos	193
TOTAL	11.044	TOTAL	94.733	TOTAL	1.025
—	—	Açúcar	15.985	Sal	549
—	—	Sal	13.625	Algodão	144
—	—	Tecidos	1.642	—	—
—	—	Couros	1.301	—	—
—	—	Fumo	652	—	—
—	—	Diversos	3.767	Diversos	10
TOTAL	—	TOTAL	36.962	TOTAL	703
Cacau	27.790	Açúcar	16.545	—	—
Fumo	27.022	Cacau	3.795	—	—
Mamona	24.129	Café	3.448	—	—
Manganês	16.636	Couros	3.426	—	—
Café	9.529	Piassava	1.930	—	—
Diversos	23.665	Diversos	47.786	Diversos	55.117
TOTAL	128.771	TOTAL	73.930	TOTAL	55.117
Cacau	41.975	Deriv. cacau	458	Cacau	18.186
Deriv. cacau	1.068	Piassava	378	Deriv. cacau	2.214
—	—	Couros	163	Couros	187
—	—	—	—	Piassava	38
—	—	—	—	—	—
Diversos	466	Diversos	4.889	Diversos	3.279
TOTAL	43.509	TOTAL	5.888	TOTAL	23.904
Minério ferro	101.434	Café	23.343	—	—
Café	63.851	Madeira	3.531	—	—
Areia monaz.	3.500	Milho	1.210	—	—
Areia ilmen.	2.950	Cacau	177	—	—
Madeira	2.003	—	—	—	—
Diversos	2.316	Diversos	1.886	Diversos	2.221
TOTAL	176.054	TOTAL	30.147	TOTAL	2.221
Manganês	223.929	Far. de trigo	71.024	Óleo combust.	38.844
Minério ferro	210.148	Fer. máquinas	50.440	Carvão	12.873
Café	148.155	Bebidas	40.470	Tijolos	1.516
Laranjas	51.096	Gasolina	32.994	Madeiras	1.345
Tecidos	19.885	Açúcar	26.610	Prod. moinho	1.008
Diversos	80.647	Diversos	347.273	Diversos	49.309
TOTAL	733.860	TOTAL	568.811	TOTAL	104.895

PORTOS	IMPORTAÇÃO					
	DO ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
NITEROI			Madeiras	3.153	Açúcar	2.55
			Açúcar	42	Carvão	2.25
			Tambores	17	Madeiras	1.28
	—	—	—	—	Óleo	82
			—	—	—	—
			Diversos	718	Diversos	265.95
			TOTAL	3.950	TOTAL	272.87
ANGRA DOS REIS	Trigo	29.290	Madeiras	6.650	Sal	7.33
	Carvão	5.404	Carvão	2.657	Madeiras	2
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	TOTAL	34.694	TOTAL	9.307	TOTAL	7.35
SANTOS	Trigo	435.139	Carvão	167.640	—	—
	Óleos div.	278.274	Sal	131.220	—	—
	Gas./Queroz.	174.868	Açúcar	113.307	—	—
	Carvão	143.866	Madeiras	105.584	—	—
	Mat. p/Est. Fer.	68.074	Vinhos	22.254	—	—
	Diversos	673.917	Diversos	202.195	Diversos	18
	TOTAL	1.774.138	TOTAL	742.200	TOTAL	18
SÃO FRANCISCO	Trigo em grão	20.580	Sal	3.979	Carvão Min.	76
	Cevada	111	Gasolina	3.640	Gar. vasias	50
	Quebracho	40	Açúcar	2.949	Açúcar	27
	—	—	Cimento	2.696	Pregos	23
	—	—	Trilhos	2.062	Bebidas	18
	—	—	Diversos	12.072	Diversos	1.54
	TOTAL	20.731	TOTAL	27.398	TOTAL	3.49
ANTONINA	Trigo em Grão	20.782	Sal	7.515		
	—	—	Gasolina	5.628		
	—	—	Açúcar	4.463		
	—	—	Cimento	2.516	—	—
	—	—	Óleo	1.999		
	Diversos	40	Diversos	4.697		
	TOTAL	20.822	TOTAL	26.818	—	—
PARANAGUÁ	Trigo em grão	10.145	Sal	19.032		
	Far. de trigo	2.000	Açúcar	16.949		
	Cevada	1.493	Gasolina	8.635		
	Couros	60	Ferragens	5.535		
	Bebidas	7	Arroz	3.819		
	Diversos	1.201	Diversos	26.322		
	TOTAL	14.906	TOTAL	80.292		

(Continuação)

EXPORTAÇÃO

PARA O ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
		Açúcar	5.465	Carvão	985
		Sal	670	—	—
		Carvão	526	—	—
		Sardinhas	179	—	—
		Vidros	56	—	—
		Diversos	185	Diversos	508.959
		TOTAL	7.081	TOTAL	509.944
Café	5.845	Trilhos	242	Madeiras	135
—	—	Madeiras	163	—	—
—	—	Café	99	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
		Diversos	10	Diversos	91
TOTAL	5.845	TOTAL	514	TOTAL	226
Café	614.378	Cimento	25.152	—	—
Algodão	228.597	Gas./Querozene	22.055	—	—
Tort. car. alg.	90.765	Madeiras	18.461	—	—
Banan	55.205	Charque	14.884	—	—
Mamona	53.951	Óleo diversos	12.748	—	—
Diversos	183.816	Diversos	216.460	Diversos	0.500
TOTAL	1.226.712	TOTAL	309.760	TOTAL	0,500
Madeiras	93.719	Madeiras	122.324	Far. de trigo	4.449
Erva Mate	16.279	Feijão	2.886	Madeiras	1.136
Nó de pinho	245	Banha	2.624	Bebidas	899
Féc. mandioca	101	Móveis	1.733	Sabão	662
Fumo em fôl	71	Batatas	1.613	Far. de trigo	603
Diversos	250	Diversos	6.551	Diversos	913
TOTAL	110.665	TOTAL	137.731	TOTAL	8.662
Herva mate	16.951	Madeiras	50.350		
Madeiras	15.189	Taboinhas p/c	10.972		
Cabos de vas	852	Batatas	3.549		
Bananas	22	Far. de trigo	1.158	—	—
Couros	12	Cabos de vas	553		
Diversos	—	Diversos	3.714		
TOTAL	32.966	TOTAL	70.276	—	—
Madeiras	22.423	Madeiras	46.701		
Erva mate	14.978	Taboinhas p/c	22.739		
Bananas	4.134	Batatas	11.765		
Café	4.058	Papel	4.028		
Cabos de vas	763	Fósforos	2.273		
Diversos	15.076	Diversos	21.527		
TOTAL	61.432	TOTAL	109.033		

PORTOS	IMPORTAÇÃO					
	DO ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
ITAJAÍ	—	—	Sal	4.589	Trigo	1.312
			Trigo	2.814	Madeiras	336
			Gasolina	2.151	Feno	64
			Açúcar	1.786	Fumo	57
			Algodão	1.747	Cimento	46
			Diversos	17.229	Diversos	624
	—	—	TOTAL	31.316	TOTAL	2.439
FLORIANOPOLIS	—	—	Gas. e Querozene	3.175	Carvão	2.843
	—	—	Cimento	2.938	Far. de trigo	1.406
	—	—	Sal	2.220	Sabão	221
	—	—	Ferro	1.998	Bebidas	208
	—	—	Far. de trigo	1.988	Madeiras	157
	—	—	Diversos	13.356	Diversos	553
	—	—	TOTAL	25.675	TOTAL	5.388
IMBITUBA	—	—	Cimento	1.576		
	—	—	Ferragens	1.130		
	—	—	Maquinárias	1.010	—	—
	—	—	Açúcar	334		
	—	—	Tijolos ref.	275		
	—	—	Diversos	1.378		
	—	—	TOTAL	5.703	—	—
LAGUNA	—	—	Cimento	3.224	Far. de trigo	1.108
	—	—	Gasolina	2.151	Bebidas	405
	—	—	Far. de trigo	1.980	Mad. Pinho Ser.	394
	—	—	Sal	1.940	Sabão	302
	—	—	Café em grão	1.037	Tab. forro prep.	212
	—	—	Diversos	5.825	Diversos	1.136
	—	—	TOTAL	17.157	TOTAL	3.557
PORTO ALEGRE	Trigo em grão	29.538	Gasolina	32.800	Carvão	192.992
	Trigo	21.334	Açúcar	30.579	Lenha	142.506
	Sal	8.814	Sal	26.400	Pedra e areia	121.996
	Cer. diversos	5.345	Cimento	25.442	Arroz	98.672
	Prod. Q. e F.	3.196	Ferro e aço	21.288	Telha e tij.	77.792
	Diversos	17.279	Diversos	120.528	Diversos	211.761
	TOTAL	85.506	TOTAL	257.037	TOTAL	845.719
PELOTAS	Trigo em grão	20.454	Açúcar	17.175	Carvão de pedra	123.499
	Sal	485	Sal	9.134	Arroz	37.993
	Prod. q. e f.	203	Alim. não esp.	5.888	Mat. p. or. veg.	4 457
	Frutas mesa	12	Cimento	3.549	Alim. não esp.	3.980
	Obras m. e f.	5	Prod. q. e f.	2.725	Bebidas	1.774
	Diversos	318	Diversos	18.290	Diversos	14.232
	TOTAL	21.477	TOTAL	55.761	TOTAL	185.935

(Continuação)

EXPORTAÇÃO

PARA O ESTRANCEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
Madeiras	12.261	Madeiras	48.345	Açúcar	246
Fécula	47	Fécula	11.321	Madeira	155
Tecidos	26	Arroz	5.362	Óleo min	80
—	—	Papel	3.224	Trigo	79
—	—	Banha	2.761	Papel	72
Diversos	31	Diversos	14.428	Diversos	309
TOTAL	12.365	TOTAL	85.440	TOTAL	919
Madeiras	1.155	Madeiras	20.004	Pregos arame	416
Tapiocâ	174	Açúcar	2.176	Bebidas	247
Café	121	Carvão	2.030	Car. vasias	236
—	—	Tapioca	1.851	Açúcar	224
—	—	Arroz	1.041	Ferro	199
Diversos	—	Diversos	3.806	Diversos	1.855
TOTAL	1.450	TOTAL	30.908	TOTAL	3.177
		Carvão	344.296	Carvão	500
		Far. mand.	15.250	Crina veg	8
		Feijão	826	—	—
—	—	Crina veg	668	—	—
		Madeiras	588	—	—
		Diversis	2.614	—	—
—	—	TOTAL	364.242	TOTAL	508
		Carvão min	130.239	Carvão min	4.090
		Far. mand.	11.092	Far. mand.	80
		Banha porco	3.348	Car. vasias d.	57
		Fécula mand	2.117	Tambores fer	51
—	—	Feijão	1.700	Coque carv. b.	21
		Diversos	5.783	Diversos	48
—	—	TOTAL	154.279	TOTAL	4.347
Madeiras	67.383	Arroz	66.619	Arroz	31.567
Fumo em fôlha	5.954	Vinho	26.660	Carvão	29.134
Ob. de mad.	1.492	Feijão	26.211	Vinho	11.896
Mat. orig. veg	1.154	Far. de mand	23.480	Adubos	11.143
Erva mate	690	Banha	21.739	Far. de trigo	9.259
Diversos	1.825	Diversos	98.464	Diversos	141.404
TOTAL	78.498	TOTAL	263.173	TOTAL	234.403
Couros v. e s.	604	Arroz	23.630	Arroz	10.255
Mat. p. or. anim	155	Feijão	6.506	Alim. não esp.	5.124
Carnes frig.	161	M. p. or. veg.	4.448	Alim. p/animais	4.81[illegible]
Alim. diver	131	Cebolas	4.232	Adubos	3.253
Lã	29	Batatas	3.761	Batatas	2.702
Diversos	36	Diversos	18.158	Diversos	22.908
TOTAL	1.127	TOTAL	60.745	TOTAL	50.058

PORTOS	IMPORTAÇÃO					
	DO ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAGEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
RIO GRANDE	Petról. em br.	26.247	Sal	34.972	Carvão	126.044
	Fôlha flandres	1.476	Açúcar	31.214	Arroz s/casca	57.352
	Mat. p/E. Ferro	1.269	Carvão	21.603	Vinhos	13.265
	Óleos e lub	12.61	Mat. p/const	1.544	Lenha	8.222
	Ferro e aço	665	Ferro e aço	1.342	Cebolas	8.361
	Diversos	24.685	Diversos	22.554	Diversos	43.946
	TOTAL	55.603	TOTAL	113.229	TOTAL	254.090
SÃO BORJA	Sal	650	—	—	Madeiras div	2.724
	Far. de trigo	30			Arriz com casca	620
	Azeite doce r	7			Areia Branca	286
	Formic. em pó	5			Milho	26
	Ovinos	2			Sem. de linho	20
	Diversos	3			Diversos	129
	TOTAL	697	—	—	TOTAL	3.805
CORUMBÁ	Trilhos de aço	4.199	Açúcar	1.830	—	—
	Clr. de sódio	3.384	Trilhos de aço	650		
	Far. de trigo	2.854	—	—		
	Sal grosso	618	—	—		
	Trigo	225	—	—		
	Diversos	902	—	—		
	TOTAL	12.182	TOTAL	2.480	—	—

(Conclusão)

EXPORTAÇÃO

PARA O ESTRANGEIRO		POR GRANDE CABOTAOEM		POR PEQUENA CABOTAGEM	
Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.	Mercadorias	Tons.
				Carvão	13.211
Arroz s/casca	83.984	Charque	20.504	Açúcar	8.638
Conservas	13.943	Vinhos	14.954	Inflamáveis	8.626
Mad. brancos	8.758	Cebolas	13.881	Cimento	4.394
Couros v. v. salg.	3.615	Cereais	9.719	Sal	4.107
Torta linhaça	3.024	Lãs	6.282	—	—
Diversos	14.653	Diversos	78.602	Diversos	18.062
TOTAL	127.977	TOTAL	143.942	TOTAL	57.038
Tábuas pinho	905			Mad. p/lenha	61
Madeiras	630			Arroz benif.	16
Chapas mad. p.	29			Beb. nacionais	11
—	—	—	—	Açúcar	10
—	—	—	—	Sal moído	3
—	—			Diversos	35
TOTAL	1.564	—	—	TOTAL	136
Mang. a granel	2.178			—	—
Crina animal	2			—	—
—	—			—	—
—	—	—	—	—	—
—	—			—	—
Diversos	352			Diversos	226
TOTAL	2.532	—	—	TOTAL	226

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO — LONGO CURSO			CABOTAGEM			MOVIMENTO TOTAL	
		Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.
ANÁUS	1936	8.192	—	—	109.630	—	—	117.822	—
	1937	10.630	+ 2.438	29,8	117.821	+ 8.191	7,5	128.451	+ 10.62
	1938	7.716	— 2.914	27,4	135.573	+ 17.752	15,1	143.289	— 14.838
	1939	6.896	— 820	10,6	129.222	— 6.351	4,7	136.118	— 7.175
	1940	3.287	— 3.609	52,3	131.230	+ 2.008	1,6	134.517	— 1.601
	1941	2.579	— 708	21,5	138.220	+ 7.990	6,1	140.799	+ 6.282
	1942	1.805	— 774	30,0	136.635	— 1.585	1,1	138.440	— 2.359
	1943	7.413	+ 5.608	310,6	157.065	+ 20.430	14,9	164.478	+ 26.038
	1944	3.715	— 3.698	49,9	167.542	+ 10.477	6,6	171.257	+ 6.779
	1945	7.113	+ 3.398	91,5	161.395	— 6.148	3,7	168.508	— 2.750
ELÉM	1936	62.180	—	—	216.805	—	—	278.985	—
	1937	57.053	— 5.127	10,4	226.295	+ 9.490	4.4	283.348	+ 4.363
	1938	87.410	+ 30.357	8,2	238.917	+ 12.622	5,6	326.327	+ 42.979
	1939	109.836	+ 22.426	53,2	251.239	+ 12.322	5,2	361.075	+ 34.748
	1940	85.340	— 24.496	25,7	253.278	+ 2.039	0,8	338.618	— 22.457
	1941	—	—	—	—	—	—	—	—
	1942	33.707	—	—	162.839	—	—	196.546	—
	1943	182.906	+ 149.199	442,6	321.064	+ 158.225	97,1	503.970	+ 307.424
	1944	180.148	— 2.758	1,5	332.989	+ 11.925	3,7	513.137	+ 9.167
	1945	144.390	— 35.758	19,8	228.784	— 104.205	31,3	373.174	— 139.963
TAL	1936	9.419	—	—	29.495	—	—	38.914	—
	1937	10.416	+ 997	10,6	34.836	+ 5.341	18,1	45.252	+ 6.383
	1938	4.680	— 5.736	55,1	23.369	— 11.467	32,9	28.049	— 17.203
	1939	3.066	— 1.614	34,5	23.468	+ 99	0,4	26.534	— 1.515
	1940	2.618	— 448	14,6	22.566	— 902	3,6	25.184	— 1.350
	1941	11.129	+ 8.511	8,5	26.280	+ 3.714	16,5	37.409	+ 12.225
	1942	8.331	— 2.798	25,1	36.439	+ 10.159	38,8	44.770	+ 7.361
	1943	721	— 7.610	91,3	41.588	+ 5.149	14,1	42.309	— 2.461
	1944	76	— 645	89,1	28.407	— 13.181	31,6	28.483	— 23.826
	1945	482	+ 406	534,2	25.112	— 3.295	11,6	25,594	— 2.889
BEDELO	1936	7.977	—	—	38.384	—	—	46.361	—
	1937	40.037	+ 32.060	401,9	44.953	+ 6.569	17,1	84.990	+ 38.629
	1938	16.974	— 23.063	57,6	27.033	— 17.920	39,8	44.007	— 40.983
	1939	4.480	— 12.494	73,6	26.884	— 149	0,5	31.364	— 12.643
	1940	5.952	+ 1.472	32,8	29.589	+ 2.705	10,0	35.541	+ 4.177
	1941	9.692	+ 3.740	62,8	27.517	— 2.072	7,0	37,209	+ 1.668
	1942	7.922	— 1.770	18,2	26.488	— 1.029	3,7	34.410	— 2.799
	1943	6.228	— 1.694	27,1	26.453	— 35	0,1	32.631	— 1.779
	1944	7.580	+ 1.352	21,7	27.939	+ 1.486	5,6	35.519	+ 2.888
	1945	4.654	— 2.926	38,6	35.782	+ 7.843	28,1	40.436	+ 4.917
IFE	1936	300.800	—	—	176.693	—	—	477.493	—
	1937	316.189	+ 15.389	5,1	197.422	+ 20.729	11,7	513.611	+ 36.118
	1938	314.802	— 1.387	0,4	156.715	— 40.707	20,6	471.517	— 42.094
	1939	351.957	+ 37.155	11,8	172.813	+ 16.198	10,3	524.870	+ 53.353
	1940	348.129	— 3.828	1,1	187.187	+ 14.274	8,3	535.316	+ 10.446
	1941	367.562	+ 19.433	5,6	293.481	+ 77.249	41,3	631.998	+ 96.682
	1943	422.667	+ 19.935	20.4	329.481	— 34.045	12,9	704.362	— 109.085
	1943	422.667	— 19.935	4,5	281.695	— 16.786	5,6	704.362	— 36.721
	1944	332.230	— 90.437	21,3	296.004	+ 14.309	5,0	618.234	— 86.128
	1945	427.611	+ 95.381	28,7	298.426	+ 2.422	0,8	726.037	+ 107.803

NO DECÊNIO DE 1936 - 1945

	EXPORTAÇÃO								
	LONGO CURSO			CABOTAGEM			MOVIMENTO TOTAL		
%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%
—	36.796	—	—	28.664	—	—	65.460	—	—
9,0	31.270	— 5.526	15,0	33.461	+ 4.797	16,7	64.731	— 729	1,1
11,6	39.453	+ 8.183	26,2	32.037	— 1.424	4,3	71.490	+ 6.759	10,4
5,0	32.535	— 6.918	17,5	34.885	+ 2.848	8,9	67.420	— 4.070	5,7
1,2	31.930	— 605	1,9	37.611	+ 2.726	7,8	69.541	+ 2.121	3,1
4,7	21.343	— 10.587	61,5	40.116	+ 2.505	6,7	61.459	— 8.082	12,7
1,6	14.359	— 6.984	32,7	46.046	+ 5.930	14,7	60.405	— 1.054	1,7
18,8	15.839	+ 1.480	10,3	49.791	+ 3.745	8,1	65.630	+ 5.225	8,6
4,1	19.723	+ 3.884	24,5	52.981	+ 3.190	6,4	72.704	+ 7.074	10,7
1,6	17.724	— 1.999	10,1	45.641	— 7.340	13,9	63.365	— 9.339	12,8
—	81.912	—	—	111.084	—	—	192.996	—	—
1,6	79.537	— 2.395	3,0	136.843	+ 25.759	23,2	216.380	+ 23.394	12,1
15,2	108.885	+ 29.348	36,0	141.053	+ 4.210	3,1	249.938	+ 33.558	15,5
10,6	122.203	+ 13.318	12,0	147.374	+ 6.321	4,5	259.577	+ 19.639	7,9
6,2	77.795	— 44.408	36,0	137.562	— 9.812	6,7	215.357	— 54.220	20,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	46.463	—	—	133.193	—	—	179.656	—	—
156,4	16.934	— 29.529	63,5	162.624	+ 29.431	22,0	179.558	— 98	0,05
1,8	25.360	+ 8.426	49,7	158.182	— 4.442	2,7	183.542	+ 3.984	2,2
27,3	23.882	— 1.478	5,8	142.322	— 15.860	10,0	166.204	— 17.338	9,4
—	21.476	—	—	14.034	—	—	35.514	—	—
16,3	22.421	+ 575	2,7	16.240	+ 2.206	15,7	38.291	+ 2.781	7,8
38,0	22.051	+ 370	1,7	16.108	— 132	0,8	38.529	+ 238	0,6
5,4	18.414	— 4.007	17,9	14.395	— 1.713	10,6	32.809	— 5.720	14,8
5,1	12.298	— 6.116	33,2	21.513	+ 7.118	49,4	33.811	+ 1.002	3,1
48,5	12.255	— 43	0,3	29.003	+ 7.490	34,8	41.258	+ 7.447	22,0
19,6	2.503	— 9.752	79,5	19.718	— 9.285	32,0	22.221	— 19.037	46,1
5,4	625	— 1.878	75,0	14.192	— 5.526	28,0	14.817	— 7.404	33,3
56,3	154	— 471	75,3	15.851	+ 1.659	11,6	16.105	+ 1.288	8,6
10,1	1.028	+ 874	567,5	16.297	+ 446	2,8	17,325	+ 1.220	7,6
—	47.869	—	—	34.619	—	—	82.488	—	—
83,3	52.339	+ 4.470	9,3	39.122	+ 4.503	13,0	91.461	+ 8.973	10,8
48,2	44.858	— 7.481	14,2	46.215	+ 7.093	18,1	91.073	— 388	0,4
28,7	31.435	— 13.423	29,9	47,008	+ 793	1,7	78.443	— 12.930	14,1
13,3	26.328	— 5.107	16,2	55.885	+ 8.877	18,8	82.213	+ 3.770	4,8
4,6	17,373	8,955	34,0	68,709	12,824	22,9	86,082	— 38.69	4,7
7,5	7,580	9,793	56,3	52,571	16,138	23,4	60,151	+ 25,931	30,1
5,1	4.007	— 3.573	47,1	26.046	— 26.525	50,4	30.053	— 30.098	50,0
8,8	11.780	+ 7.773	193,9	33.123	+ 7.077	27,1	44.903	+ 14.850	49,4
13,8	4.609	— 7.171	60,9	37.472	+ 4.349	13,1	42.081	— 2.822	6,3
—	145.985	—	—	298.136	—	—	441.121	—	—
7,6	74.826	— 71.159	48,7	279.064	— 19.072	6,4	353.890	— 90.231	20,3
8,2	97.437	+ 22.611	30,2	245.984	+ 66.900	24,0	443.401	+ 89.511	25,3
11,3	121.110	+ 23.673	24,3	431.831	+ 85.867	34,9	552.941	+ 109.540	24,7
2,0	92.014	— 29.096	24,0	436.729	+ 4.898	1,1	528.743	— 24.198	4,4
18,1	79.646	— 12.368	13,4	459.775	+ 23.046	5,3	539.421	+ 10.678	2,0
17,3	57.855	— 21.791	27,3	303.677	— 156.098	33,9	361.532	— 177.889	32,9
4,9	62.476	+ 4.621	7,9	329.762	+ 26.085	8,5	392.238	+ 6.815	10,7
12,5	89.379	+ 26.903	43,0	380.472	+ 50.710	15,3	469.851	+ 77.613	19,7
17,4	63.028	— 26.351	29,5	322.451	— 58.021	15,2	385.479	— 84.372	18,0

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO							
		LONGO CURSO			CABOTAGEM			MOVIMENTO TOTAL		
		Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%
MACEIÓ	1936	5.658	—	—	41.199	—	—	46.857	—	—
	1937	6.472	+ 814	14,4	50.423	+ 9.224	22,4	56.895	+ 10.038	21,4
	1938	3.380	— 3.092	47,8	53.555	+ 3.122	6,2	56.915	+ 20	0,0
	1939	3.198	— 182	5,4	41.657	— 11.878	22,2	44.855	— 12.060	21,2
	1940	1.672	— 1.526	47,7	36.509	— 5.148	12,4	38.181	— 6.674	14,9
	1941	3.067	+ 1.395	83,4	27.059	— 9.450	25,9	30.126	— 8.055	21,1
	1942	413	— 2 654	86,5	35.273	+ 8.214	30,4	35.686	+ 5.560	18,4
	1943	120	— 293	70,9	42.695	+ 7.422	21,0	42.815	+ 7.129	20,0
	1944	762	+ 642	535,0	47.237	+ 4.542	10,6	47,999	+ 5.184	12,1
	1945	662	— 100	13,1	48.070	+ 833	1,8	48.732	+ 733	1,5
BAHIA	1936	71.287	—	—	189.663	—	—	260.950	—	—
	1937	105.659	+ 34.372	48,2	220.191	+ 30.528	16,1	325.850	+ 64.900	24,9
	1938	76.601	— 29.058	27,5	171.107	— 49.084	22,3	247.708	— 78.142	24,0
	1939	81.104	+ 4.503	5,9	270.781	+ 99.674	58,3	351.885	+ 104.177	42,1
	1940	71.816	— 9.288	11,5	253.675	— 17.106	6,3	325.491	— 26.394	7,5
	1941	78.246	+ 6.430	9,0	300.084	+ 46.409	18,3	378.330	+ 52.839	16,2
	1942	72.561	— 5.685	7,2	248.573	— 51.511	17,2	321.134	— 57.196	15,1
	1943	164.322	+ 91.761	126,4	277.493	+ 28.920	11,6	441.815	+ 120.681	37,5
	1944	137.726	— 24.596	14,9	275.665	— 1.828	0,6	415.391	— 26.424	5,9
	1945	107.275	— 30.451	22,1	247.689	— 27.976	10,1	354.964	— 60.427	14,5
ILHÉUS	1936	—	—	—	37.276	—	—	37.276	—	—
	1937	—	—	—	41.448	+ 4.172	11,2	41.448	+ 4.172	11,2
	1938	84	—	—	36.704	— 4.744	11,4	36.788	— 4.660	11,4
	1939	77	— 7	8,3	42.414	+ 5.710	15,6	42.491	+ 5.703	15,5
	1940	129	+ 52	67,5	33.807	— 8.607	20,3	33.936	— 8.555	20,1
	1941	734	+ 605	468,9	36.460	+ 2.633	7,8	37.194	+ 3.258	9,6
	1942	—	—	—	31.193	— 5.267	6,9	31.193	— 5.267	6,9
	1943	121	—	—	27.521	— 3.672	11,7	26.642	— 4.551	14,5
	1944	212	+ 91	75,2	28.254	+ 733	2,6	28.466	+ 8.240	6,8
	1945	564	+ 352	166,0	29.722	+ 1.468	5,2	30.286	+ 1.820	6,4
VITÓRIA	1936	1.452	—	—	66.896	—	—	68.348	—	—
	1937	1.952	+ 500	34,4	69.230	+ 2.334	3,5	71.182	+ 2.843	4,1
	1938	2.001	+ 49	2,5	71.172	+ 1.942	2,8	73.173	+ 1.991	2,8
	1939	829	— 1.172	58,6	67.117	— 4.055	5,7	67.946	— 5.227	7,1
	1940	—	— 829	100,0	54.402	— 12.715	18,9	54.402	— 13.544	19,9
	1941	2 203	+ 2.203	—	65.341	+ 10.939	20,1	67.544	+ 13.142	24,2
	1942	—	—	—	46.236	— 19.195	29,2	46.236	— 19.105	29,2
	1943	—	—	—	41.411	— 4.825	10,4	41.411	— 4.825	10,4
	1944	8.272	+ 8 272	—	88.207	+ 46.896	113,2	96.479	+ 55.069	132,9
	1945	3.906	— 4.366	52,8	59.277	— 28.930	32,8	63.183	— 33.296	34,5
RIO DE JANEIRO	1936	1.473.832	—	—	618.618	—	—	2.092.430	—	—
	1937	1.534.939	+ 61.107	4,1	705.809	+ 87.191	14,1	2.240.748	+ 148.298	7,1
	1938	1.662.749	+ 127.810	8,3	889.123	+ 183.314	26,0	2.551.872	+ 311.124	13,9
	1939	1.429.172	— 233.577	14,0	1.012 774	+ 123.651	13,9	2.441.946	— 109.920	4,3
	1940	2.140.323	+ 711.151	49,8	1.436.803	+ 424 029	41,9	3.577.126	+ 135.180	5,5
	1941	2.101.676	— 38.647	1,8	1.475.830	+ 39.027	2,7	3.577.506	+ 380	0,0
	1942	1.518.913	— 682.765	27,7	1.459.432	— 16.398	1,1	2.978.345	— 599.161	16,7
	1943	1.763.904	+ 244.991	16,1	1.383.946	— 75.486	5,1	3.147.850	+ 169.505	5,6
	1944	1.949.123	+ 185.219	10,5	1.682.687	+ 298.741	21,5	3.631.810	+ 483.960	15,3
	1945	2.254.976	+ 305.853	15,7	1.606.170	— 76.517	4,5	3 861.146	+ 229.336	6,3

(Continuação)

	EXPORTAÇÃO								
	LONGO CURSO			CABOTAGEM			MOVIMENTO TOTAL		
%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%
—	22.645	—	—	69.576	—	—	92.221	—	—
21,4	13.294	— 9.351	41,3	65.292	— 4.284	6,2	78.586	— 13.635	14,8
0,0	28.837	+ 15.543	116,9	80.155	+ 14.863	22,8	108.992	+ 30.406	38,7
21,2	35.936	+ 7.099	24,6	129.239	+ 49.084	61,2	165.175	+ 56.183	51,5
14,9	38.862	+ 2.926	8,1	103.719	— 25.520	19,7	142.581	+ 22.594	13,7
21,1	159.917	— 22.945	59,0	105.698	+ 1.979	1,9	121.615	+ 20.966	14,7
18,4	19.192	+ 3.275	20,6	65.466	— 40.232	38,1	84.658	— 36.658	3,0
20,0	1.204	— 17.988	93,7	82.022	+ 16.556	25,2	83.226	— 1.432	1,6
12,1	20.385	+ 19.181	1.593,1	101.601	+ 19.579	23,8	121.986	+ 38.760	46,5
1,5	11.065	— 9.340	45,8	95.758	— 5.843	5,8	106.803	— 15.183	12,4
—	169.623	—	—	84.778	—	—	254.401	—	—
24,9	167.497	— 2.126	1,3	130.074	+ 45.296	53,4	297.571	+ 43.170	17,0
24,0	176.241	+ 8.744	5,2	94.589	— 35.485	27,3	270.830	— 26.741	9,0
42,1	186.379	+ 10.138	5,8	91.289	— 3.300	13,5	277.668	+ 6.838	2,5
7,5	152.262	— 34.117	18,3	110.106	+ 18.817	20,6	262.368	— 15.300	5,5
16,2	205.953	+ 53.691	35,3	138.559	+ 28.453	25,8	344.512	+ 82.144	50,6
15,1	131.080	— 74.873	36,4	120.441	— 18.118	13,1	251.521	— 92.991	26,9
37,5	186.551	+ 55.471	42,3	115.641	— 4.800	3,9	302.192	— 50.671	20,1
5,9	153.466	— 33.085	17,7	140.345	+ 24.704	21,3	293.811	— 18.381	6,0
14,5	128.771	— 24.695	16,1	129.047	— 11.298	8,1	257.818	— 35.993	12,2
—	50.831	—	—	25.723	—	—	76.554	—	—
11,2	42.866	— 7.695	15,7	28.038	+ 2.315	9,0	70.904	— 5.650	7,4
11,4	43.928	+ 1.062	3,5	39.798	+ 11.760	41,9	83.726	+ 12.822	18,1
15,5	32.295	— 11.633	26,5	52.376	+ 12.578	31,6	84.671	+ 845	1,0
20,1	29.815	— 2.480	7,7	52.151	— 225	0,4	81.966	— 2.705	3,2
9,6	29.647	— 168	0,6	57.119	+ 4.968	9,5	86.766	+ 4.800	5,9
6,9	14.121	— 15.526	52,3	42.887	— 14.232	24,9	57.008	— 29.758	34,2
14,5	8.886	— 5.235	37,0	84.440	+ 41.553	96,8	93.326	+ 36.318	63,7
6,8	29.596	+ 20.710	233,0	49.619	— 34.821	41,2	79.215	— 14.111	15,1
6,4	43.509	+ 13.913	47,0	29.792	— 19.827	40,0	73.301	— 5.914	7,5
—	73.529	—	—	24.521	—	—	98.050	—	—
4,1	70.875	— 2.654	3,6	35.533	+ 11.012	44,9	106.408	+ 8.358	8,6
2,8	90.971	+ 20.096	28,4	28.866	— 6.657	18,8	119.837	+ 13.429	12,6
7,1	87.192	— 3.779	4,2	25.348	— 3.518	12,2	112.540	— 7.297	6,1
19,9	81.106	— 6.086	7,0	24.173	— 1.175	4,6	105.279	— 7.281	6,5
24,2	142.512	+ 61.406	75,7	20.220	— 3.953	16,4	162.732	— 57.453	54,6
29,2	90.555	— 51.957	36,4	20.512	+ 292	1,4	111.067	— 51.665	31,7
10,4	85.618	— 4.937	5,4	18.968	— 1.544	7,5	104.586	— 6.481	5,8
132,9	148.159	+ 62.541	73,0	30.843	+ 11.876	62,6	179.002	+ 74.416	71,1
34,5	176.054	+ 27.895	18,8	32.369	+ 1.526	4,9	208.423	+ 29.421	16,4
—	499.884	—	—	315.257	—	—	815.141	—	—
7,1	772.811	+ 272.927	54,6	342.226	+ 26.969	8,6	1.115.037	+ 299.839	26,8
13,9	924.061	+ 151.250	19,6	355.784	+ 13.558	4,0	1.279.845	+ 164.806	14,8
4,3	999.248	+ 75.187	8,1	409.553	+ 53.569	15,1	1.408.501	+ 128.756	10,1
5,5	777.664	— 221.584	22,2	518.819	+ 109.466	26,7	1.296.483	— 112.118	8,0
0,0	1.109.117	+ 331.463	42,6	631.368	+ 112.549	21,7	1.740.485	+ 444.002	34,2
16,7	801.656	— 307.461	27,7	615.049	+ 19.681	3,0	1.452.705	— 287.780	15,9
5,6	766.695	— 34.961	4,3	589.733	+ 16.316	2,6	1.365.428	— 87.277	6,0
15,3	496.606	— 270.089	35,2	688.756	+ 90.023	15,0	1.185.362	— 180.066	13,1
6,3	733.860	+ 237.254	47,8	673.706	— 15.050	2,2	1.407.566	+ 222.204	18,7

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO							
		LONGO CURSO			CABOTAGEM			MOVIMENTO TOTAL	
		Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.
NITERÓI	1936	—	—	—	6.106	—	—	6.106	—
	1937	—	—	—	5.148	— 958	15,7	5.148	— 958
	1938	—	—	—	5.187	— 39	0,8	5.187	— 39
	1939	—	—	—	4.144	— 1.043	20,1	4.144	— 1.043
	1940	—	—	—	5.017	+ 873	21,1	5.017	— 873
	1941	—	—	—	2.584	— 2.433	48,5	2.584	— 2.433
	1942	—	—	—	116.169	+ 113.585	4.395,7	116.169	+ 113.585
	1943	—	—	—	137.173	+ 21.004	18,0	137.173	+ 21.004
	1944	—	—	—	153.480	+ 16.307	11,8	153.480	+ 16.307
	1945	—	—	—	276.804	+ 123.324	80,4	276.804	+ 123.324
ANGRA DOS REIS	1936	21.080	—	—	9.880	—	—	30.960	—
	1937	20.591	— 489	2,3	8.599	— 1.281	13,0	29.190	— 1.770
	1938	12.866	— 7.725	37,5	11.718	+ 3.119	36,6	24.584	— 4.606
	1939	22.085	+ 9.219	71,7	31.765	+ 20.047	171,1	53.850	+ 29.296
	1940	17.764	— 4.321	24,5	16.372	— 19.393	48,5	34.136	— 19.714
	1941	10.731	— 7.033	39,6	20.220	+ 5.848	23,5	30.591	— 3.545
	1942	21.830	+ 11.099	103,5	16.365	— 3.855	19,1	38.195	+ 7.244
	1943	22.887	+ 1.057	4,9	37.539	+ 21.174	129,3	60.426	+ 22.231
	1944	36.787	+ 13.900	60,7	43.107	+ 5.568	14,6	79.894	+ 19.468
	1945	34.694	— 2.093	5,7	16.663	— 26.444	61,3	51.357	— 28.537
SANTOS	1936	1.534.406	—	—	498.230	—	—	2.032.636	—
	1937	1.771.682	+ 237.276	15,5	472.328	— 25.902	5,2	2.244.010	+ 211.374
	1938	1.695.166	— 76.516	4,3	552.275	+ 52.937	11,2	2.220.431	— 23.576
	1939	1.768.007	+ 72.841	4,3	557.911	+ 32.636	6,2	2.325.918	+ 105.487
	1940	1.640.794	+ 127.213	7,1	598.831	+ 40.920	7,3	2.239.625	— 86.293
	1941	1.644.124	+ 3.330	0,2	597.158	— 1.673	0,3	2.241.282	+ 1.657
	1942	1.101.496	— 542.628	33,0	559.868	— 37.290	6,2	1.661.364	— 579.918
	1943	1.070.788	— 30.708	2,7	579.509	+ 19.641	3,5	1.650.297	— 11.067
	1944	1.715.727	+ 644.939	60,2	849.505	+ 269.996	46,5	2.565.232	+ 914.935
	1945	1.774.138	+ 58.441	3,4	742.384	— 107.121	12,6	2.516.522	— 8.716
PARANAGUÁ	1936	17.801	—	—	29.093	—	—	46.894	—
	1937	31.313	+ 13.512	75,9	34.972	+ 5.879	20,2	66.285	+ 19.391
	1938	10.286	— 21.027	67,2	35.128	+ 156	0,4	45.814	— 20.871
	1939	9.280	+ 1.006	9,8	36.709	+ 1.581	4,5	45.989	+ 57[illegible]
	1940	4.616	— 4.664	50,3	47.777	+ 11.068	30,2	52.393	+ 6.40[illegible]
	1941	13.885	+ 9.269	200,8	50.285	+ 2.508	5,2	64.170	+ 11.77[illegible]
	1942	5.610	— 8.275	59,6	58.076	+ 7.791	15,5	63.686	— 48[illegible]
	1943	9.334	+ 3.724	66,3	49.718	— 8.358	14,3	59.052	— 4.63[illegible]
	1944	18.346	+ 9.012	96,5	64.266	+ 14.548	29,2	82.612	+ 23.56[illegible]
	1945	14.906	— 3.440	18,8	80.292	+ 16.026	24,9	95.198	+ 12.58[illegible]
LAGUNA	1936	—	—	—	9.953	—	—	9.953	—
	1937	—	—	—	9.785	— 9.169	1,7	9.785	— 16[illegible]
	1938	—	—	—	10.079	+ 294	3,0	10.079	+ 29[illegible]
	1939	97	—	—	9.794	— 285	2,8	9.891	— 17[illegible]
	1940	433	+ 336	349,5	9.733	— 61	0,6	10.166	+ 27[illegible]
	1941	—	—	—	12.222	+ 2.489	25,6	12.222	+ 2.05[illegible]
	1942	—	—	—	12.111	— 111	0,9	12.111	— 11[illegible]
	1943	—	—	—	17.368	+ 5.257	43,4	17.368	+ 2.55[illegible]
	1944	—	—	—	22.851	+ 5.483	22,4	22.851	+ 5.48[illegible]
	1945	—	—	—	20.714	— 2.137	9,4	20.714	— 2.13[illegible]

(Continuação)

	EXPORTAÇÃO								
	LONGO CURSO			CABOTAGEM			MOVIMENTO TOTAL		
%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%
—	831	—	—	675	—	—	1.504	—	—
15,7	30	— 801	96,4	489	— 184	27,3	519	— 985	65,4
0,8	—	—	—	943	+ 454	92,8	943	+ 424	81,7
20,1	—	—	—	233	— 710	75,3	233	— 710	75,3
21,1	—	—	—	189	— 44	18,9	189	— 44	18,9
48,5	—	—	—	79	— 110	58,3	79	— 110	58,3
95,7	—	—	—	251.170	+ 254.091	321634,1	251.170	+ 254.091	321.634,1
18,0	—	—	—	345.044	+ 93.874	37,2	345.044	+ 93.874	37,2
11,8	—	—	—	331.069	— 13.978	4,0	331.069	— 13.978	4,0
80,4	—	—	—	517.026	+ 185.957	56,2	517.026	+ 185.957	56,2
—	26.610	—	—	632	—	—	27.574	—	—
5,7	49.216	+ 22.608	86,0	673	— 931	30,2	49.891	+ 22.317	86,9
15,8	39.610	— 9.706	19,7	932	+ 259	36,5	40.442	— 9.449	13,9
19,1	12,656	— 26.954	67,9	745	— 187	30,1	13.401	— 27.041	66,9
36,6	17.361	+ 4.705	37,2	729	— 12	2,1	18.090	+ 4.689	35,0
9,3	17,750	+ 389	2,2	1.365	+ 636	67,3	19.115	+ 1.025	5,7
23,4	23.037	+ 5.287	29,8	523	— 642	61,7	23,560	+ 4.445	23,2
58,2	6.116	— 16.921	37,4	5.693	+ 5.170	998,5	11.609	— 11.751	49,8
32,2	9.504	+ 3.388	35,3	1.254	— 4.439	77,9	10.758	— 851	8,6
35,7	5.845	— 3.659	38,5	740	— 514	41,0	6.585	— 4.173	38,8
—	1.285.305	—	—	165.345	—	—	1.450.650	—	—
10,4	1.309.796	+ 24.491	1,9	183.162	+ 17.817	10,8	1.492.958	+ 42.308	2,9
1,1	1.661.389	+ 351.593	26,8	203.163	+ 20.001	10,9	1.864.552	+ 371.594	24,9
4,8	1.733.250	+ 71.861	4,3	236.860	+ 33.697	16,6	1.970.110	+ 105.558	5,7
3,7	1.303.997	— 429.253	24,8	262.749	+ 25.889	10,9	1.566.746	— 403.364	20,5
0,1	1.219.549	— 84.448	6,5	298.601	+ 35.852	13,6	1.518.150	— 48.596	3,1
25,8	794.295	— 425.254	34,9	352.426	+ 53.825	18,0	1.146.721	— 371.429	24,4
0,6	911.067	+ 116.772	14,7	295.975	— 56.541	16,0	1.207.042	+ 50.321	5,2
55,4	1.106.160	+ 195.093	21,4	430.182	+ 134.207	45,3	1.536.242	+ 329.300	27,2
1,9	1.226.712	+ 120.552	10,9	309.761	— 120.421	28,0	1.536.473	+ 131	0,1
—	52.309	—	—	34.254	—	—	86.563	—	—
41,3	85.660	+ 33.351	63,7	50.915	+ 16.661	48,6	136.575	+ 50.012	57,8
31,5	110.342	+ 24.682	28,8	37.998	— 12.917	25,4	148.340	+ 11.765	8,6
1,3	123.085	+ 12.743	11,5	35.187	— 2.811	7,4	158.272	+ 9.932	6,7
13,9	116.138	— 6.947	5,6	45.370	+ 10.183	28,9	161.508	+ 3.236	2,0
22,5	142.325	+ 26.187	22,5	67.101	+ 21.731	47,9	209.426	+ 47.918	29,7
0,7	112.297	— 30.028	21,1	74.663	+ 7.652	11,2	186.960	— 22.466	10,7
7,2	94.568	— 17.729	15,7	100.057	+ 25.394	34,0	194.625	+ 7.665	4,0
39,8	72.250	— 22.318	23,5	106.852	+ 6.795	6,7	179.102	— 15.523	7,9
15,2	61.432	— 10.818	15,0	109.034	+ 2.182	2,0	170.466	— 8.636	4,8
—	3.104	—	—	18.354	—	—	21.458	—	—
1,7	176	— 2.928	94,3	17.357	— 997	5,4	17.533	— 3.925	18,3
3,0	24	— 152	86,4	15.554	— 1.803	10,4	15.578	— 1.955	11,2
1,0	23	— 1	4,2	24.767	+ 9.213	59,2	24.790	+ 9.212	59,1
2,8	905	+ 882	3.834,8	38.511	+ 13.744	55,5	39.416	+ 14.636	59,0
20,2	16.078	+ 15.173	1.676,6	135.478	+ 96.967	251,8	151.556	+ 112.140	284,5
0,9	1.199	— 14.879	92,5	171.457	+ 35.979	26,5	172.656	+ 21.100	13,9
43,4	—	—	—	161.549	— 9.908	5,7	161.549	— 11.107	6,5
22,4	—	—	—	185.356	+ 23.807	3,8	185.456	+ 23.807	3,8
9,4	—	—	—	158.626	— 26.730	14,4	158.626	— 26.730	14,4

(Conclusão)

	EXPORTAÇÃO								
	LONGO CURSO			CABOTAGEM			MOVIMENTO TOTAL		
%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif.	%	Toneladas	Dif	%
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	91.684	—	—	91.684	—	—
14,2	—	—	—	112.834	+ 21.150	23,1	112.834	+ 21.150	23,1
27,2	—	—	—	111.404	— 1.430	1,3	111.404	— 1.430	1,3
43,7	—	—	—	119.704	+ 8.300	7,5	119.704	+ 8.300	7,5
18,8	—	—	—	111.361	— 8.343	7,0	111.461	— 8.343	7,0
38,4	—	—	—	92.411	+ 81.050	72,8	192.411	+ 81.050	72,8
66,7	—	—	—	308.328	+ 115.917	60,2	308.328	+ 115.917	60,2
5,4	—	—	—	398.862	+ 90.534	29,3	398.862	+ 90.534	29,3
13,4	—	—	—	364.750	— 34.112	8,6	364.750	— 34.112	8,6
—	56.344	—	—	115.932	—	—	172.276	—	—
37,4	76.984	+ 20.640	36,6	133.544	+ 17.612	15,2	210.528	+ 30.252	22,2
14,5	75.739	— 1.245	1,6	131.921	— 1.623	1,2	207.660	— 2.868	1,4
9,2	79.029	+ 3.290	4,3	148.271	+ 16.350	12,4	227.300	+ 19.640	9,4
4,1	84.086	+ 5.007	6,3	133.410	— 14.861	10,0	217.446	— 9.854	4,3
3,4	75.473	— 8.563	10,2	131.373	— 2.037	1,5	206.846	— 10.600	4,9
18,0	112.672	+ 37.199	49,3	128.921	— 2.452	1,9	241.593	+ 34.747	16,8
19,9	130.572	+ 17.900	15,8	197.908	+ 68.987	53,5	328.480	+ 86.887	35,9
16,9	196.328	+ 65.756	50,3	246.554	+ 48.646	27,3	442.822	+ 114.402	35,1
4,0	127.977	— 68.451	34,8	200.980	— 45.574	18,5	328.957	— 113.925	25,7
—	75.197	—	—	425.614	—	—	500.811	—	—
9,5	53.780	— 21.417	28,5	449.048	+ 23.434	5,5	502.828	+ 2.017	0,4
28,9	78.303	+ 24.523	45,6	479.333	+ 30.285	6,7	557.636	+ 54.808	10,9
8,3	90.445	+ 12.142	15,5	573.067	+ 93.734	19,6	663.512	+ 105 76	19,0
4,4	52.739	— 37.706	41,7	614.804	+ 41.737	7,3	667.543	+ 4.031	0,6
2,0	45.948	— 6.791	12,9	552.958	— 61.846	10,1	598.996	— 68.637	10,3
4,7	123.970	+ 78.022	169,8	512.966	— 39.992	72,3	636.936	+ 38.030	6,3
12,6	94.444	— 24.526	19,7	389.189	— 123.777	24,1	478.633	— 148.303	23,2
23,1	69.656	— 29.788	29,9	474.873	+ 85.648	22,0	544.529	+ 55.869	11,4
10,7	78.498	+ 8.842	12,7	497.576	+ 22.703	4,8	576.074	+ 31.545	5,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	10.315	—	—	99.865	—	—	110.180	—	—
38,8	11.829	+ 1.514	5,0	128.723	+ 28.858	28,9	139.552	+ 29.372	26,6
25,5	4.033	— 7.796	65,9	130.077	+ 1.354	1,1	134.110	— 5.542	3,9
15,1	917	— 3.116	77,3	112.720	— 17.357	13,3	113.637	— 20.573	15,3
10,1	15.792	+ 14.875	1.622,1	101.933	— 10.787	9,5	117.725	+ 4.088	3,6
2,9	2.100	— 13.692	86,7	82.803	— 19.10	18,7	84.903	— 32.822	27,8
7,6	523	— 1.577	75,0	114.684	+ 31.881	38,5	115.207	+ 30.304	35,6
7,9	1.127	+ 604	115,5	110.803	— 3.881	3,4	111.930	— 3.277	2,8

D.N.P.R.C. — D.E.C.

Quadro comparativo da receita dos portos nos anos de 1944 e 1945

PORTOS SEGUNDO AS ZONAS	RENDA BRUTA DA EXPLORAÇÃO			IMPOSTO ADICIONAL DE 10% ARRECADADO			RECEITA TOTAL		
	1944	1945	Diferenças	1944	1945	Diferenças	1944	1945	Diferenças
NORTE									
Manáus	5.401.083,00	5.197.956,40	— 203.126,60	123.239,00	81.004,10	— 42.234,90	5.524.322,00	5.278.960,50	— 245.361,50
Belém	17.665.453,00	16.395.776,60	— 1.269.676,40	806.586,60	668.186,10	— 138.400,50	18.472.039,60	17.063.962,70	— 1.408.076,90
Soma	23.006.536,60	21.593.733,00	— 1.472.803,00	929.825,60	749.190,20	— 180.635,40	23.996.361,60	22.342.923,20	— 1.653.438,40
NORDESTE									
São Luiz	—	—	—	43.677,10	37.910,10	— 5.767,00	43.677,10	37.910,10	— 5.767,00
Tutóia	—	—	—	6.545,30	12.290,50	+ 5.745,20	6.545,30	12.290,50	+ 5.745,20
Fortaleza	—	—	—	340.005,50	495.731,30	+ 155.725,80	340.005,50	495.731,30	+ 155.725,89
Natal	768.488,30	679.931,80	— 88.556,50	2.296,70	6.487,20	+ 4.190,50	770.785,00	686.419,00	— 84.366,00
Cabedêlo	1.088.662,00	1.325.784,90	+ 237.122,90	89.072,60	36.084,80	— 52.987,80	1.177.734,60	1.361.869,70	+ 184.135,10
Recife	19.833.326,10	19.078.260,60	— 755.065,50	2.225.734,60	2.974.251,00	+ 748.516,40	22.059.060,70	22.052.511,60	— 6.549,10
Maceió	2.860.806,10	3.047.135,20	+ 186.329,10	33.358,70	39.517,40	+ 6.158,70	2.894.164,80	3.086.652,60	+ 192.487,80
Soma	24.551.282,50	24.131.112,50	— 420.170,00	2.740.890,50	3.602.272,30	+ 861.581,80	27.291.973,00	27.733.384,80	+ 441.411,80
LESTE									
Aracajú	—	—	—	206,40	637,30	+ 430,90	206,40	637,30	+ 430,90
Salvador	14.981.453,19	16.454.932,69	+ 1.473.479,50	699.528,90	761.966,10	+ 62.437,20	15.680.982,09	17.216.898,79	+ 1.535.916,70
Ilhéus	1.779.865,46	2.272.010,28	+ 492.144,82	—	—	—	1.779.865,46	2.272.010,28	+ 492.144,82
Vitória	5.767.860,50	5.148.771,60	— 619.088,90	19.471,10	22.530,70	+ 3.059,60	5.787.331,60	5.171.302,30	— 616.029,30
Rio de Janeiro	65.851.633,10	103.993.589,30	+ 38.141.956,20	27.884.559,60	30.381.819,40	+ 2.497.259,80	93.736.192,70	134.375.408,70	+ 40.639.216,00
Niterói	1.027.041,50	1.084.075,70	+ 57.034,20	107,30	61,30	— 46,00	1.027.148,80	1.084.137,00	+ 56.988,20
Angra dos Reis	1.080.512,80	702.841,00	— 377.671,80	207.765,10	129.314,20	— 78.450,90	1.288.277,90	832.155,20	— 456.122,70
Soma	90.488.366,55	129.656.220,57	+ 39.167.854,02	28.811.638,40	31.296.329,00	+ 2.484.690,60	119.300.004,95	160.952.549,57	+ 41.652.544,62
SUL									
Santos	101.435.789,90	131.281.449,90	+ 29.845.600,00	29.393.439,40	31.577.329,50	+ 2.183.890,10	130.829.229,30	162.858.779,40	+ 32.029.550,10
Paranaguá	2.854.343,60	3.151.621,00	+ 297.277,40	438.737,50	309.879,70	— 128.857,80	3.293.081,10	3.461.500,70	+ 168.419,60
Antonina	—	—	—	138.206,80	99.126,20	— 39.080,60	138.206,80	99.126,20	— 39.080,60
São Francisco	—	—	—	87.805,90	102.572,60	+ 14.766,70	87.805,90	102.572,60	+ 14.766,70
Itajaí	—	—	—	1.770,50	—	— 1.770,50	1.770,50	—	— 1.770,50
Florianópolis	—	—	—	20.286,90	898,70	— 19.388,20	20.286,90	898,70	— 19.388,20
Imbituba	4.390.799,10	4.562.736,70	+ 171.937,60	—	—	—	4.390.799,10	4.562.736,70	+ 171.937,60
Laguna	2.572.208,00	2.220.712,40	— 351.495,60	—	—	—	2.572.208,00	2.220.712,40	— 351.495,60
Pôrto Alegre	12.263.847,80	13.768.131,30	+ 1.504.283,50	744.128,00	1.122.276,20	+ 378.148,20	13.007.975,80	14.890. 07,50	+ 1.882.431,70
Pelotas	2.321.200,50	2.260.544,20	+ 239.343,70	62.820,20	119.428,40	+ 56.608,20	2.384.020,70	2.679.972,60	+ 295.951,90
Rio Grande	12.474.971,70	10.591.263,60	— 1.883.708,10	269.131,40	191.865,90	— 77.265,50	12.744.103,10	10.783.129,50	— 1.960.973,60
Soma	138.313.160,60	168.136.459,10	+ 29.823.298,50	31.156.326,60	33.523.377,20	+ 2.367.050,60	169.469.487,20	201.659.836,30	+ 32.190.349,10
CENTRO-OESTE									
Corumbá	—	—	—	51.084,80	48.773,80	— 2.311,00	51.084,80	48.773,80	— 2.311,00

Receita do impôsto adicional de 10% totalizada desde o início da arrecadação em 1-9-34, até o ano

Receita do impôsto adicional de 10% totalizada desde o início da arrecadação em 1-9-34, até o ano de 1939 e em parcelas anuais no período de 1940-1945

PORTOS	IMPÔSTO ADICIONAL DE 10%						
	1934 — 1939 Cr$	1940 Cr$	1941 Cr$	1942 Cr$	1943 Cr$	1944 Cr$	1945 Cr$
NORTE							
Manáus	1.768.583,12	224.385,80	151.694,20	95.600,20	87.716,80	123.239,00	81.004,10
Belém	5.931.453,90	1.159.270,20	—	513.760,50	656.350,20	806.586,60	668.186,10
Soma	7.700.037,02	1.383.656,00	151.694,20	609.360,70	744.067,00	929.825,60	749.190,20
NORDESTE							
São Luiz	1.531.244,27	90.923,20	56.787,20	37.876,20	16.149,15	43.677,10	37.910,10
Tutóia	565.481,65	49.044,00	35.046,47	6.920,10	2.525,80	6.545,30	12.290,50
Luiz Corrêa	17.585,90	—	—	—	—	—	—
Fortaleza	4.478.426,21	669.095,10	353.818,60	204.862,70	159.033,60	340.005,50	495.731,30
Natal	1.304.231,10	77.546,50	78.953,90	45.001,40	54.993,60	2.296,70	6.487,20
Cabedêlo	2.959.690,70	120.223,50	114.402,60	48.099,60	20.405,90	89.072,60	36.084,80
Recife	24.024.353,20	3.933.334,90	1.876.742,90	1.336.788,60	1.248.725,50	2.225.734,60	2.974.251,00
Maceió	1.666.205,30	145.010,80	73.086,90	23.687,50	9.188,70	33.358,70	39.517,40
Soma	36.547.218,33	5.085.178,00	2.588.838,57	1.703.236,10	1.511.022,25	2.740.690,50	3.602.272,30
LESTE							
Aracaju	299.273,50	24.315,50	22.581,00	3.869,80	94,80	206,40	[illegible] 637,30
Bahia	10.880.543,50	1.112.796,20	794.731,10	624.588,80	442.549,80	699.528,90	761.966,10
Vitória	365.976,50	5.006,60	6.963,80	14.107,20	1.196,60	19.471,10	22.530,70
Rio de Janeiro	200.594.997,88	33.204.041,00	29.151.247,80	20.780.291,50	18.648.503,80	27.884.559,60	30.381.819,40
Niterói	2.514.504,40	233.469,50	—	19.860,80	234,70	107,30	61,30
Angra dos Reis	702.327,87	94.589,10	66.634,40	135.569,50	129.370,20	207.765,10	129.314,20
Soma	215.557.623,65	34.674.217,90	30.042.158,70	21.578.287,60	19.222.149,90	28.811.638,40	31.296.329,00
SUL							
Santos	229.449.759,70	41.300.419,50	32.265.221,90	18.403.854,80	18.046.798,60	29.393.439,40	31.577.329,50
Paranaguá	2.409.461,00	138.188,30	114.732,00	87.157,10	151.477,80	438.737,50	309.879,70
Antonina	1.046.952,80	223.303,80	—	—	94.760,80	138.206,80	99.126,20
São Francisco	1.737.980,50	170.515,40	138.550,90	92.670,20	105.757,70	87.805,90	102.572,60
Itajaí	582.584,00	25.478,00	12.112,80	2.267,20	6.900,00	1.770,50	—
Florianópolis	1.412.482,50	83.916,20	12.740,00	9.727,10	328,20	20.286,90	898,70
Pôrto Alegre	19.609.157,20	2.727.440,50	1.291.570,52	1.092.648,00	822.459,10	744.128,00	1.122.276,20
Pelotas	1.738.787,80	181.265,70	147.487,60	86.333,10	127.013,70	62.820,20	119.428,40
Rio Grande	6.857.583,10	652.403,50	422.661,60	295.473,90	346.884,90	269.131,40	191.865,90
Soma	264.844.748,60	45.502.931,00	34.405.077,32	20.070.141,40	19.701.980,80	31.156.326,60	33.523.377,20
CENTRO-OESTE							
Corumbá	439.159,90	64.889,00	54.358,10	55.761,10	66.278,10	51.084,80	48.773,80
Soma	439.159,90	64.889,00	54.358,10	55.761,10	66.278,10	51.084,80	48.773,80
TOTAL GERAL	525.088.787,50	86.710.871,90	67.242.126,89	44.016.786,90	41.245.498,05	63.689.565,90	69.219.942,50

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECÊNIO 1936 — 1945

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
MANÁUS	1936	58	193.952	749	270.503	807	464.455
	1937	40	155.526	784	249.966	824	405.502
	1938	38	172.586	818	248.621	856	421.207
	1939	31	115.446	758	250.929	789	366.375
	1940	23	58.037	874	307.215	897	365.252
	1941	19	5.303	875	280.056	894	285.359
	1942	34	9.411	841	249.577	875	258.988
	1943	16	2.654	840	238.701	856	241.355
	1944	9	2.312	863	214.196	872	216.508
	1945	7	7.848	802	210.300	809	218.148
	TOTAIS	275	723.085	8.204	2.520.064	8.479	3.243.149
BELÉM	1936	253	629.562	904	600.189	1.157	1.229.751
	1937	241	610.978	819	545.890	1.060	1.156.868
	1938	268	748.823	743	508.230	1.011	1.257.053
	1939	253	672.406	905	550.519	1.158	1.222.925
	1940	205	467.047	804	572.340	1.009	1.039.387
	1941	177	304.372	736	549.360	913	853.732
	1942	102	214.206	693	491.304	795	705.510
	1943	116	257.698	604	404.481	720	662.179
	1944	97	231.350	666	387.257	763	618.607
	1945	90	219.731	611	366.043	701	585.774
	TOTAIS	1.802	4.356.173	7.485	4.975.613	9.287	9.331.786
SÃO LUIZ	1936	119	311.245	485	655.545	604	966.790
	1937	83	210.914	601	656.830	684	867.744
	1938	106	304.069	737	642.386	843	946.455
	1939	111	274.536	578	710.580	689	985.116
	1940	77	157.076	604	769.868	681	926.944
	1941	46	71.941	623	612.884	669	684.825
	1942	21	26.230	.504	358.812	525	385.042
	1943	39	73.907	3.706	275.370	3.745	349.277
	1944	14	20.478	3.809	228.976	3.823	249.454
	1945	26	49.957	3.726	323.292	3.752	373.249
	TOTAIS	642	1.500.353	15.373	5.234.543	16.015	6.734.896
TUTOIA	1936	61	137.785	90	115.733	151	253.518
	1937	60	139.186	129	119.464	189	258.650
	1938	69	19.845	260	144.898	239	324.743
	1939	73	188.531	256	140.778	329	329.329
	1940	63	110.856	246	129.592	309	240.448
	1941	43	48.218	254	106.946	297	155.164
	1942	22	32.202	234	71.121	256	103.323
	1943	9	19.977	162	17.113	171	37.090
	1944	6	18.121	46	16.208	52	34.329
	1945	13	35.900	121	128.140	134	64.040
	TOTAIS	419	910.621	1.798	889.993	2.217	1.800.614

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
LUIZ CORREIA	1936	1	3.266	121	7.317	122	10.583
	1937	—	6.338	121	3.469	123	9.807
	1938	—	—	91	1.678	91	1.678
	1939	—	—	54	1.222	54	1.222
	1940	—	—	45	1.056	45	1.056
	1941	—	—	51	1.490	51	1.490
	1942	—	—	73	2.579	73	2.579
	1943	—	—	75	1.812	75	1.812
	1944	—	—	88	3.252	88	3.252
	1945	—	—	63	2.147	63	2.147
	TOTAIS	3	9.604	782	26 022	785	35 626
CAMOCIM	1936	35	88.480	122	50.702	157	139.182
	1937	18	45.040	84	38.249	102	83.289
	1938	39	112.484	71	25.528	110	138.012
	1939	30	86.745	90	35.990	120	122.735
	1940	23	51.146	112	26.052	135	77.198
	1941	19	23.938	195	29.203	214	53.141
	1942	-	—	143	59.717	143	59.717
	1943	-	—	154	23.423	154	23.423
	1944	—	—	189	13.521	189	13.521
	1945	2	7.481	220	42.921	222	50.402
	TOTAIS	166	415.314	1.380	345.306	1.546	760.620
FORTALEZA	1936	185	476.721	471	784.433	656	1.261.154
	1937	143	384.824	502	806.365	645	1.191.189
	1938	146	418.310	491	739.803	637	1.158.113
	1939	154	411.427	536	770.551	690	1.181.970
	1940	129	261.893	561	861.075	690	1.122.968
	1941	97	170.468	607	884.519	704	1.054.987
	1942	44	78 590	512	584.559	556	663.149
	1943	34	105.924	475	280.809	509	386.733
	1944	27	88.219	514	223.688	541	311.907
	1945	36	131.920	606	342.107	642	474.027
	TOTAIS	995	2.528.296	5 275	6.277.909	6.270	8.806.205
ARACATÍ	1936	-	—	76	74.073	76	74.073
	1937	1	3.064	56	55.810	57	58.874
	1938	3	9 491	37	50.458	40	59.949
	1939	—	—	42	45.296	42	45.296
	1940	—	—	59	75.980	59	75.980
	1941	—	—	73	80.015	73	80.015
	1942	—	—	77	52.136	77	52.136
	1943	—	—	90	28.521	90	28.521
	1944	—	—	98	14.057	98	14.057
	1945	—	—	69	20.098	69	20.098
	TOTAIS	4	12.555	677	496.444	681	508 999

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
NATAL	1936	96	329.765	416	1.119.911	512	1.449.676
	1937	102	368.880	488	1.121.726	590	1.490.606
	1938	83	315.514	427	1.071.421	510	1.386.935
	1939	56	212.220	447	1.141.078	503	1.353.298
	1940	27	102.246	473	1.242.777	500	1.345.023
	1941	22	58.814	383	1.049.975	405	1.108.789
	1942	15	39.894	327	774.098	342	813.992
	1943	11	34.574	101	357.448	112	392.022
	1944	1	5.200	205	166.891	206	172.091
	1945	2	9.744	254	235.514	256	245.258
	TOTAIS	415	1.476.851	3.521	8.280.839	3.936	9.757.690
CABEDÊLO	1936	148	384.718	380	644.924	528	1.029.642
	1937	127	339.743	375	599.922	502	939.665
	1938	114	293.943	365	548.925	479	842.868
	1939	101	267.726	377	628.144	478	895.870
	1940	73	184.260	382	675.153	455	859.413
	1941	60	151.399	354	498.922	414	650.321
	1942	20	58.341	253	297.282	273	355.623
	1943	7	18.848	119	80.768	126	99.616
	1944	7	22.089	96	78.706	103	100.795
	1945	7	21.441	191	124.178	198	145.619
	TOTAIS	664	1.742.508	2.892	4.176.924	3.556	5.919 432
JOÃO PESSÔA	1936	—	—	827	10.191	287	10.191
	1937	—	—	152	5.848	152	5.848
	1938	—	—	130	7.086	130	7.086
	1939	—	—	173	9.320	173	9.320
	1940	—	—	217	11.539	217	11.539
	1941	—	—	217	8.965	217	8.965
	1942	—	—	284	14.908	284	14.908
	1943	—	—	322	12.951	322	12.951
	1944	—	—	393	13.473	393	13.473
	1945	—	—	314	12.626	314	12.626
	TOTAIS	—	—	2.489	106.907	2.489	106.907
RECIFE	1936	572	2.491.346	1.184	1.558.247	1.756	4.049.593
	1937	527	2.495.231	1.019	1.468.437	1.546	3.963.578
	1938	539	2.567.042	1.114	1.443.220	1.653	4.010.262
	1939	51	2.511.295	1.319	1.518.121	1.840	4.029.417
	1940	449	1.394.640	1.316	16.11.307	1.765	3.005.946
	1941	404	1.087.816	1.331	1.519.816	1.735	2.607.632
	1942	295	845.627	1.139	1.293.713	1.434	2.139.340
	1943	201	707.445	929	782.814	1.130	1.490.259
	1944	182	664.336	796	706.759	978	1.371.095
	1945	252	876.631	887	760.901	1.139	1.637.532
	TOTAIS	3.942	15.641.409	11.034	12.663.245	14.976	28.304.654

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
MACEIÓ	1936	96	252.200	737	1.171.928	833	1.424.128
	1937	106	283.456	743	1.074.796	849	1.358.252
	1938	113	315.207	752	1.067.896	865	1.383.103
	1939	115	299.143	730	1.110.325	845	1.409.468
	1940	84	216.599	717	1.181.573	801	1.396.172
	1941	49	134.786	550	963.698	599	1.098.484
	1942	5	9.757	455	672.839	460	682.596
	1943	4	12.972	295	170.080	299	183.052
	1940	10	20.546	841	95.287	851	115.833
	1945	14	26.531	702	145.262	716	171.793
	TOTAIS	596	1.571.197	6.522	7.653.684	7.118	9.224.881
ARACAJÚ	1936	4	3.904	368	108.247	372	112.151
	1937	4	3.517	391	120.235	395	123.752
	1938	—	—	381	110.164	381	110.164
	1939	1	1.084	387	108.817	388	109.901
	1940	—	—	418	102.635	418	102.635
	1941	—	—	437	94.395	437	94.395
	1942	—	—	300	54.379	300	54.379
	1943	—	—	319	40.280	319	40.280
	1940	—	—	251	37.304	251	37.304
	1945	—	—	294	40.643	294	40.643
	TOTAIS	9	8.505	3.546	817.099	3.555	825.604
BAHIA	1936	579	2.537.156	1.305	1.530.382	1.884	4.067.538
	1937	534	2.604.518	1.605	1.524.041	2.139	4.128.559
	1938	564	2.718.798	1.542	1.464.702	2.106	4.183.500
	1939	526	2.571.253	1.638	1.441.864	2.164	4.013.117
	1940	328	1.114.325	1.724	1.496.589	2.052	2.610.914
	1941	248	727.842	4.068	1.534.457	4.316	2.262.299
	1942	129	320.806	3.581	1.175.844	3.710	1.494.650
	1943	470	1.772.303	3.741	779.873	4.211	2.552.176
	1944	165	561.818	3.449	556.238	3.614	1.118.056
	1945	133	419.468	3.514	631.949	3.647	1.051.417
	TOTAIS	3.676	15.348.287	26.167	12.133.939	29.843	27.482.226
ILHÉOS	1936	25	26.850	530	163.930	555	190.780
	1937	19	22.087	519	185.377	538	207.464
	1938	26	34.549	558	189.097	584	223.646
	1939	25	31.275	551	178.494	576	209.769
	1940	20	23.491	492	160.504	512	183.995
	1941	20	22.054	523	162.334	543	184.388
	1942	10	9.257	516	106.591	526	115.848
	1943	7	6.126	758	109.965	765	116.091
	1944	15	15.367	656	75.988	671	91.355
	1945	16	18.592	544	66.551	560	85.143
	TOTAIS	183	209.648	5.647	1.393.831	5.830	1.608.479

OBSERVAÇÃO: — Os totais do pôrto de Maceió foram tomados até o mês de Julho.

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
VITÓRIA	1936	271	864.883	1.333	824.759	1.604	1.689.642
	1937	250	784.027	1.271	816.271	1.521	1.600.305
	1938	297	938.432	1.272	852.565	1.569	1.970.988
	1939	233	757.705	1.131	754.138	1.364	1.511.843
	1940	101	312.813	988	688.018	1.089	1.090.831
	1941	77	231.999	980	552.013	1.037	784.012
	1941	40	128.796	681	263.887	721	392.633
	1943	19	57.676	654	121.023	673	178.699
	1944	29	100.789	793	114.448	822	215.237
	1945	41	134.939	623	111.745	664	246.684
	TOTAIS	1.358	4.312.059	9.726	5.098.865	11.084	9.410.924
RIO DE JANEIRO	1936	1.804	8.771.120	2.013	2.127.960	3.817	10.899.080
	1937	1.974	9.435.094	2.030	2.010.251	4.004	11.445.345
	1938	1.967	9.535.242	2.222	2.125.059	4.189	11.660.301
	1939	1.843	8.609.121	2.321	2.204.206	4.164	10.813.327
	1940	1.289	5.029.109	2.422	2.431.922	3.711	7.461.031
	1941	1.055	3.658.390	2.531	2.228.308	3.586	5.886.698
	1942	577	2.082.241	2.431	1.959.417	3.008	4.041.658
	1943	715	2.372.350	2.057	1.431.210	2.772	3.803.560
	1944	784	2.507.768	2.081	1.672.426	2.865	4.180.194
	1945	821	2.379.068	2.003	1.630.811	2.824	4.009.879
	TOTAIS	12.829	54.379.503	22.111	19.821.570	34.940	74.201.073
ANGRA DOS REIS	1936	117	354.559	101	37.950	218	392.509
	1937	132	400.936	111	61.278	243	462.244
	1938	139	335.059	140	96.465	279	431.524
	1939	—	—	—	—	—	—
	1940	60	155.326	146	106.706	206	262.032
	1941	40	112.744	106	74.790	146	187.534
	1942	34	77.221	96	49.196	130	126.417
	1943	19	3.395	119	50.590	138	53.985
	1944	—	—	—	—	—	—
	1945	26	39.216	91	13.774	117	52.990
	TOTAIS	567	1.478.456	910	490.749	1.477	1.969.205
SANTOS	1936	1.840	9.164.916	1.462	1.717.957	3.302	10.882.873
	1937	1.930	9.368.370	1.476	1.651.372	3.406	11.019.742
	1938	2.079	9.771.826	1.592	1.751.764	3.671	11.523.590
	1939	1.886	8.712.162	1.642	1.871.339	3.528	10.583.501
	1940	1.334	5.720.594	1.684	2.261.401	3.018	7.981.995
	1941	1.033	3.920.736	1.601	1.834.160	2.634	5.754.896
	1942	728	1.979.151	1.399	1.338.955	2.127	3.318.106
	1943	587	1.132.023	1.538	854.277	2.125	1.986.300
	1944	678	1.290.392	1.985	987.202	2.663	2.277.594
	1945	693	1.701.558	1.855	895.559	2.548	2.597.117
	TOTAIS	12.788	52.761.728	16.216	15.163.986	29.004	67.925.714

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
PARANAGUÁ	1936	130	328.272	615	493.520	745	821.792
	1937	149	372.787	651	456.510	800	829.297
	1938	180	456.828	679	447.359	859	904.187
	1939	135	333.350	646	432.194	781	765.544
	1940	103	233.228	709	479.685	812	712.913
	1941	145	212.666	578	375.818	723	588.484
	1942	174	132.615	500	281.019	674	413.634
	1943	141	96.186	662	224.456	803	320.642
	1944	156	124.695	601	196.374	757	321.069
	1940	125	110.747	657	184.582	782	995.329
	TOTAIS	1.438	2.401.374	6.298	3.571.517	7.736	5.972.891
ANTONINA	1936	—	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—	—
	1938	—	—	—	—	—	—
	1939	42	65.935	468	302.410	510	368.345
	1940	42	52.329	528	320 906	570	373.235
	1941	—	—	—	—	—	—
	1942	77	45.291	304	120.011	381	165.302
	1943	59	22.366	334	84.163	393	106.529
	1944	98	57.821	422	64.772	520	122.593
	1945	72	44.545	425	73.692	497	118.237
	TOTAIS	390	288.287	2.481	965.954	2.871	1.254.241
SÃO FRANCISCO	1936	154	519.310	513	235.668	667	754.978
	1937	152	499.053	782	270.051	934	769.104
	1938	119	297.724	804	251.260	923	548.984
	1939	107	238.823	976	289.903	1.083	228.726
	1940	75	162.172	789	216.877	864	379.049
	1941	138	122.768	777	252.436	915	375.204
	1942	152	88.494	634	211.734	786	300.228
	1943	145	75.696	544	158.444	689	234.140
	1944	140	88.530	546	159.026	686	247.556
	1945	134	91.863	610	167.445	744	259.308
	TOTAIS	1.316	2.184.433	6.975	2.212.844	8.291	4.397.277
ITAJAÍ	1936	—	—	491	161.600	491	161.600
	1937	—	—	565	162.035	565	162.033
	1938	—	—	546	164.111	546	164.111
	1939	—	—	536	171.109	536	171.109
	1940	—	—	461	161.096	461	161.096
	1941	—	—	473	153.664	473	153.664
	1942	38	10.574	419	97.822	457	108.396
	1943	9	2.312	434	98.357	443	100.669
	1944	25	6.208	414	98.344	439	104.552
	1945	31	9.380	363	87.911	394	97.291
	TOTAIS	103	28.474	4.702	1.355.647	4.805	1.384.521

(Conclusão)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
FLORIANOPOLIS	1936	27	80.433	843	266.878	870	347.511
	1937	35	117.290	724	226.586	759	343.876
	1938	54	302.670	638	223.457	692	526.127
	1939	37	211.060	590	218.957	627	430.017
	1940	—	—	644	240.028	644	240.028
	1941	—	—	630	236.990	630	236.990
	1942	7	1.797	580	211.590	587	213.387
	1943	—	—	552	211.710	552	211.710
	1944	10	9.363	537	219.734	547	229.097
	1945	10	2.359	544	241.179	554	243.548
	TOTAIS	180	724.982	6.282	2.297.109	6.458	3.022 091
IMBITUBA	1936	—	—	196	165.856	196	165.856
	1937	—	—	192	159.489	192	159.489
	1938	—	—	224	179.424	224	179.424
	1939	—	—	202	172.450	202	172.450
	1940	—	—	193	168.651	193	168.651
	1941	—	—	227	188.687	227	188.687
	1942	—	—	227	211.769	227	211.769
	1943	—	—	200	251.875	200	251.875
	1944	—	—	232	311.773	232	311.773
	1942	—	—	209	339.350	209	339.350
	TOTAIS	—	—	2.102	2.149.324	2.102	2.149.324
LAGUNA	1936	—	—	150	23.911	150	23.911
	1937	—	—	160	25.458	160	25.458
	1938	—	—	144	24.364	144	224.364
	1939	—	—	150	30.539	150	30.539
	1940	2	588	172	37.907	174	38.495
	1941	44	17.762	299	83.780	343	101.542
	1942	4	784	343	115.346	347	116.130
	1943	—	—	327	100.121	327	100.121
	1944	—	—	333	105.737	333	105.737
	1945	—	—	308	94.402	308	94.402
	TOTAIS	50	19.134	2.386	641.565	2.436	660.699
RIO GRANDE	1936	376	1.448.431	1.212	1.373.924	1.588	2.822.355
	1937	382	1.469.659	1.808	1.503.338	2.190	2.972.997
	1938	397	1.537.809	2.028	1.598.992	2.425	3.136.801
	1939	371	1.264.013	2.406	1.639.452	2.777	2.903.465
	1940	307	753.225	2.184	1.740.294	2.491	2.493.519
	1941	295	386.906	1.930	1.382.458	2.225	1.769.346
	1942	255	310.414	2.055	1.107.649	2.310	1.418.063
	1943	373	324.074	1.567	716.612	1.940	1.040.686
	1944	442	458.400	1.991	841.371	2.433	1.299.771
	1945	481	420.791	1.907	910.305	2.388	1.331.096
	TOTAIS	3.679	8.373.722	19.088	12.814.395	22.767	21.188.117

D.N.P.R.C. — D.E.C.

Aproveitamento anual do cáis em toneladas por metro corrente

DESIGNAÇÕES	EXTENSÃO DO CÁIS ms.	MOVIMENTO DE MERCADORIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m.	EXTENSÃO DO CÁIS ms.	MOVIMENTO DE MERCADORIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m.	EXTENSÃO DO CÁIS ms.	MOVIMENTO DE MERCADORIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m.	EXTENSÃO DO CÁIS ms.	MOVIMENTO DE MERCADROIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m.
ANOS		MANÁUS			BELÉM			NATAL			CABEDÊLO	
1941	1.313	202.248	154	1.860	—	—	200	78.667	393	400	123.291	308
1942	1.313	198.845	151	1.860	376.202	202	400	66.991	168	400	94.561	236
1943	1.313	230.108	175	1.860	683.528	368	400	57.153	143	400	62.734	157
1944	1.313	243.961	186	1.860	696.679	374	400	44.488	111	400	80,422	201
1945	1.313	231.873	177	1.860	539.378	290	400	42.919	107	400	82.517	206
TOTAIS	—	1.107.035	843	—	2.295.787	1.234	—	290.218	922	—	443.525	1.108
MÉDIAS	—	221.407	169	—	459.157	247	—	58.014	184	—	88.705	222
ANOS		RECIFE			MACEIÓ			BAHIA			ILHÉUS	
1941	2.461	1.171.479	476	440	151.741	345	1.480	722.842	488	454	123.960	273
1942	2.461	1.102.615	448	440	120.344	274	1.480	572.655	387	454	88.201	194
1943	2.461	1.096.600	445	440	126.041	286	1.480	744.907	503	454	129.960	266
1944	2.461	1.098.085	446	440	169.985	386	1.480	707.202	477	454	107.681	237
1945	2.461	1.115. 16	452	440	155.535	353	1.480	612.782	414	400	103.587	228
TOTAIS	—	5.580.295	2.267	—	723.646	1.645	—	3.359.488	2.269	—	544.389	1.198
MÉDIAS	—	1.116.059	453	—	144.729	329	—	671.898	454	—	108.878	240
ANOS		VITÓRIA			RIO DE JANEIRO			ANGRA DOS REIS			SANTOS	
1941	500	230.276	460	4.726,68	5.317.991	1.125	300	50.068	167	5.034	3.759.432	747
1942	571	157.303	275	4.726,68	4.431.050	938	300	300	206	5.034	2.808.085	558
1943	812	145.997	180	4.726,68	4.513.278	955	300	72.235	241	5.034	2.857.339	567
1944	812	275.481	339	4.726,68	4.817.172	1.019	300	90.652	302	5.034	4.101.574	815
1945	812	271.606	334	4.726,68	5.268.712	1.115	300	57.942	193	5.031	4.052.995	805
TOTAIS	—	1.080.663	1.588	—	24.348.203	5.152	—	332.652	1.109	—	17.579.425	3.492
MÉDIAS	—	216.133	318	—	4.869.641	1.030	—	66.530	222	—	3.515.885	698
ANOS		PARANAGUÁ			RIO GRANDE			PORTO ALEGRE			PELOTAS	
1941	500	273.596	547	2.355	471.270	200	2.893	1.645.752	569	360	361.533	1.004
1942	500	250.646	501	2.355	557.797	237	2.893	1.634.517	565	360	390.764	1.086
1943	500	253.677	507	2.355	707.740	300	2.893	1.360.066	470	360	350.000	972
1944	500	261.714	524	2.355	886.416	376	2.893	1.617.821	559	360	359.965	1.000
1945	500	265.664	531	2.355	754.879	321	2.893	1.764.337	610	360	376.104	1.045
TOTAIS	—	1.305.297	2.610	—	3.378.102	1.434	—	8.022.493	2.773	—	1.838.366	5.107
MÉDIAS	—	261.059	522	—	675.620	287	—	1.604.499	555	—	367.673	1.021

Observações — A estatística portuária não consigna os dados do pôrto de Belém no ano de 1941 por ter a S.N.A.P.P. se recusado então a fornecê-los a êste Departamento.
O movimento de mercadorias do pôrto do Rio Grande no ano de 1944 corresponde apenas ao período de Janeiro a Setembro, não tendo a respectiva Administração fornecido os dados dos meses restantes.

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECÊNIO 1936 — 1945

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
PÔRTO ALEGRE	1936	76	145.850	10.534	1.136.788	10.610	1.282.638
	1937	75	138.875	11.434	1.153.990	11.509	1.292.865
	1938	90	165.841	14.613	1.282.542	14.703	1.448.383
	1939	90	139.046	15.106	1.348.202	15.196	1.487.248
	1940	66	56.830	14.049	1.314.227	14.115	1.371.057
	1941	80	53.519	12.797	1.094.227	12.877	1.145.746
	1942	77	43.117	11.249	801.906	11.326	845.023
	1943	142	54.940	11.512	667.562	11.654	722.502
	1944	150	59.255	11.240	742.393	11.390	801.648
	1945	202	78.853	12.039	819.499	12.241	898.352
	TOTAIS	1.048	936.126	124.572	10.361.336	125.621	11.297.462
PELOTAS	1936	—	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—	—
	1938	26	35.240	1.116	799.915	1.142	835.155
	1939	19	15.722	1.091	809.619	1.110	825.341
	1940	31	17.926	1.122	868.418	1.153	886.344
	1941	36	17.297	1.194	692.751	1.230	710.048
	1942	16	7.340	997	318.507	1.013	325.847
	1946	40	13.061	790	338.145	830	351.206
	1940	35	13.659	798	287.889	833	301.548
	1945	38	19.150	976	378.479	1.041	397.639
	TOTAIS	241	139.395	8.084	4.493.723	8.325	4.633.118
SÃO BORJA	1936	—	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—	—
	1938	—	—	—	—	—	—
	1939	—	—	—	—	—	—
	1940	—	—	—	—	—	—
	1941	—	—	—	—	—	—
	1942	165	1.179	1.048	11.728	1.213	12.907
	1943	67	307	1.511	18.324	1.578	18.631
	1944	73	312	1.171	14.799	1.244	15.111
	1945	38	146	813	7.455	851	7.601
	TOTAIS	343	1.944	4.543	52.306	4.886	54.250
CORUMBÁ	1936	25	12.662	393	40.039	418	52.701
	1937	32	7.464	389	42.676	421	50.140
	1938	21	3.115	401	48.500	422	51.621
	1939	24	3.917	390	57.639	414	61.556
	1940	42	9.883	448	57.822	490	67.705
	1941	39	10.408	523	56.154	562	66.562
	1942	30	5.298	517	50.857	547	56.155
	1943	21	3.128	463	60.249	484	63.377
	1944	22	15.938	515	32.615	537	48.553
	1945	23	13.895	584	51.284	607	65.179
	TOTAIS	279	85.708	4.623	497.485	4.902	583.549

D.N.P.R.C.

Utilização do cáis no ano de 1945

PORTOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCUPAÇÃO EM EXTENSÃO — METRO HORA					DESOCUPAÇÃO EM EXTENSÃO m — hora	OCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE m² — hora	COEFICIENTES PERCENTUAIS		
	Em extenção m — hora	Em profundidade m² — hora	Calado até 4,5	Calado de 4,5 a 6,0	Calado de 6,0 até 8,0	Calado acima de 8,0	Total			Ocup. em extenção	Desocup. em extenção	Ocup. em profundidade
Manáus	5.316.735	102.597.576	476.670	105.990	138.615	—	721.281	4.595.454	2.690.584	13,6	44,8	50,6
Belém	16.293.600	121.896.860	2.795.271	1.850.538	896.207	—	5.542.016	10.751.584	22.396.386	32,6	67,3	17,5
Natal	3.504.000	22.776.000	114.238	184.706	61.146	—	360.090	3.143.910	1.924.366	10,6	89,7	8,4
Cabedêlo	3.505.752	28.046.016	56.736	93.071	43.591	—	193.398	3.312.354	3.504.236	5,5	94,5	12,5
Recife	23.960.176	205.904.130	435.316	4.223.099	1.404.941	—	6.063.356	17.896.820	32.774.432	25,3	74,4	16,0
Maceió	3.314.200	23.282.640	148.680	495.722	294.274	4.938	943.614	2.370.586	5.012.332	28,4	71,5	21,5
Bahia	12.964.800	100.871.400	1.808.224	1.659.349	1.036.320	22.156	4.526.049	8.438.751	20.253.108	35,0	65,1	20,1
Ilhéus	3.974.850	9.142.155	1.263.029	—	—	—	1.263.029	2.711.821	2.104.032	31,0	68,2	23,0
Vitória	7.114.580	52.023.085	660.634	252.144	412.898	29.993	1.354.669	5.759.911	6.311.540	19,0	81,0	12,1
Rio de Janeiro	41.408.520	364.768.590	7.219.963	5.556.470	4.414.211	419.422	17.610.066	23.798.454	80.239.447	42,5	57,5	22,0
Angra dos Reis	3.504.000	22.776.000	150.580	64.089	4.490	—	223.503	3.280.497	931.367	5,8	94,5	3,5
Santos	42.671.011	242.262.485	5.637.437	5.709.189	8.985.883	4.660.973	24.993.482	17.677.529	170.561.034	58,6	41,2	49,8
Paranaguá	4.380.000	32.412.000	1.874.132	431.304	9.860	—	2.315.296	2.064.704	8.146.581	52,7	47,1	25,1
Imbituba	876.000	6.132.000	52.760	398.874	61.886	—	513.520	362.480	2.679.357	58,6	41,4	43,7
Laguna	2.628.000	10.512.000	177.055	—	—	—	177.055	2.450.945	480.292	6,7	93,3	5,0
Rio Grande (novo)	15.042.672	107.464.176	2.581.090	1.840.318	969.953	43.805	5.435.076	9.607.595	21.628.429	36,1	63,8	20,1
Rio Grande (antigo)	5.590.632	23.480.654	505.808	—	—	—	505.808	5.084.284	1.310.983	9,1	91,0	5,6
Pôrto Alegre	25.348.155	93.810.110	6.873.956	710.363	—	—	7.584.319	17.763.836	19.341.107	30,0	70,1	20,6
Pelotas	2.917.171	17.503.027	435.390	207.957	—	—	643.347	2.273.824	2.563.816	22,0	78,6	14,6

D.N.P.R.C.

Utilização dos armazens nos portos organizados, no ano de 1945

PORTOS	N.º DE ARMAZÉNS	ÁREA EM m2			LOTAÇÃO UTIL TONS	MERCADORIAS EM QUILOS			% DA UTILIZAÇÃO	
		Total	Util	Ocupada (média)		Entrada	Saída	Existente	Por área	Por lotação
Manáus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belém		391.560	308.796	129.621	617.592	334.686.414	339.096.065	136.138.460	42,0	23,1
Natal	3	—	52.422	19.136	104.844	43.205.296	42.742.714	21.151.294	36,5	20,1
Cabedêlo	4	126.458	108.096	6.722	216.192	47.574.713	48.676.937	20.231.347	6,2	93,6
Recife	16	660.603	544.993	192.170	1.089.986	153.486.013	146.527.364	248.469.333	35,3	22,8
Maceió	11	120.607	113.209	14.082	226.418	48.681.594	52.540.929	30.309.956	12,4	13,4
Bahia	10	310.296	259.968	105.227	519.936	459.341.111	456.430.381	126.710.380	40,5	24,4
Ilhéus	5	66.660	45.600	17.928	91.200	96.333.288	93.585.774	38.336.702	39,3	42,0
Vitória	4	136.668	99.372	74.288	198.744	270.359.018	282.324.165	252.508.468	74.8	12,7
Rio de Janeiro	24	2.028.644	1.412.818	769.662	2.825.636	1.537.284.715	1.576.962,880	1.798.162.057	54,5	63,6
Angra dos Reis	3	76.976	74.744	4.172	149.488	5.959.533	6.247.193	5.823.194	5,6	38,9
Santos	49	2.869.167	2.779.280	861.109	5.558.560	1.491.590.067	1.493.972.738	1.693.474.106	31,0	30,5
Paranaguá	3	124.080	119.820	382.249	239.640	122.052.721	97.045.927	33.821.650	32,0	141,1
Laguna	2	412.704	23.904	1.809.312	47.808	20.174.328	21.545.103	41.737.850	75,7	87,3
Rio Grande (novo)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande (antigo)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pôrto Alegre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas	3	118.002	86.496	25.655	172.992	157.008.828	157.379.890	25.655.404	29,6	15,9

UTILIZAÇÃO DAS LINHAS FÉRREAS NOS PORTOS NO ANO DE 1945

PORTOS	NÚMERO DE TRENS	NÚMERO DE VAGÕES	LOTAÇÃO DOS TRENS Kg.		PERCENTAGEM UTILIZADA	PERCENTAGEM NÃO UTILIZADA
			TOTAL	UTILIZADA		
Natal	18	73	1.400.000	1.231.900	87,9	12,1
Recife	493	1.171	23.435.000	16.747.545	71,4	28,6
Bahia	—	—	—	—	—	—
Rio de Janeiro	7.657	66.960	2.355.898.000	2.163.847.140	91,8	8,2
Angra dos Reis	286	934	20.193.910	17.443.475	86,0	14,0
Santos	17.830	302.212	5.194.271.000	3.639.709.205	70,0	30,0
Paranaguá	198	16.323	364.392.000	190.537.000	52,3	47,7
Imbituba	259	3.883	77.660.000	76.164.897	98,0	2,0
Pôrto Novo	5.411	17.542	517.101.000	331.022.864	64,0	36,0
Rio Grande	—	—	—	—	—	—
Pôrto Antigo	—	141	3.948.000	1.095.137	27,7	72,3
Pôrto Alegre	509	2.806	58.362.000	29.671.572	50,8	49,2

OBSERVAÇÕES — No pôrto da Bahia, não foram utilizadas, durante o ano, as linhas férreas do cáis.